Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
L serija

2025/133

2025 1 29

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO REGLAMENTAS (ES) 2025/133

2025 m. sausio 28 d.

kuriuo dėl nekomercinių skrydžių malūnsparniais pagal vizualiųjų skrydžių taisykles iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 965/2012

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

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

kadangi:

(1) Komisijos reglamente (ES) Nr. 965/2012 ([2]) nustatyti techniniai reikalavimai ir administracinės procedūros, susiję su orlaivių naudojimu pagal Reglamentą (ES) 2018/1139;

(2) Europos Sąjungos rinkoje atsiranda naujų tipų malūnsparnių, kurių didžiausioji kilimo masė yra didesnė kaip 600 kg. Tikėtina, kad tokie orlaiviai bus naudojami tik nekomerciniams skrydžiams, vykdomiems vizualiųjų skrydžių taisyklių sąlygomis. Tokiems orlaiviams taikomas Reglamentas (ES) 2018/1139, tačiau šiuo metu jie neįtraukti į Reglamentą (ES) Nr. 965/2012;

(3) todėl Reglamentas (ES) Nr. 965/2012 turėtų būti iš dalies pakeistas siekiant užtikrinti, kad saugiam malūnsparnių naudojimui būtų taikomos tinkamos deramo masto Europos Sąjungos lygmens taisyklės, pagal kurias būtų užtikrinamas vienodas Reglamento (ES) 2018/1139 29 straipsnyje nurodytų esminių reikalavimų įgyvendinimas ir laikymasis;

(4) Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, vadovaudamasi Reglamento (ES) 2018/1139 76 straipsnio 1 dalimi, parengė įgyvendinimo akto projektą ir pateikė jį Europos Komisijai kaip Nuomonę Nr. 04/2024 ([3]);

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

PRIĖMĖ ŠĮ REGLAMENTĄ:

1 straipsnis

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

1) 1 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) 1 dalyje žodis „sraigtasparniais“ pakeičiamas žodžiu „sukasparniais“;

([1]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) įrašoma 8 dalis:

„8. Šis reglamentas netaikomas šiems malūnsparnių skrydžiams:

a) komerciniams skrydžiams, išskyrus 6 straipsnio 4a dalyje nurodytus skrydžius;

b) skrydžiams, vykdomiems pagal skrydžių pagal prietaisus taisykles.“;

2) 2 straipsnyje įrašomas 15 punktas:

„15. malūnsparnis – sukasparnio tipo orlaivis, kuris skrisdamas laikosi dėl oro sąveikos su vienu arba dviem keliamaisiais sraigtais, laisvai besisukančiais aplink apytiksliai vertikalioje padėtyje esančias ašis.“;

3) 5 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

a) įrašoma 4a dalis:

„4a. Malūnsparnių naudotojai, vykdantys nekomercinius skrydžius pagal vizualiųjų skrydžių taisykles, naudoja orlaivius pagal VII priedo nuostatas.“;

b) 5 dalies b punkte žodis „sraigtasparnius“ pakeičiamas žodžiu „sukasparnius“;

4) 6 straipsnis iš dalies keičiamas taip:

3 dalies a punkte žodis „sraigtasparnių“ pakeičiamas žodžiu „sukasparnių“, o b punkte žodis „sraigtasparnis“ – žodžiu „sukasparnis“;

5) I priedas („II–IX prieduose vartojamų terminų apibrėžtys“), ir VII priedas (NCO dalis) 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 2026 m. vasario 18 d.

Šis reglamentas privalomas visas ir tiesiogiai taikomas visose valstybėse narėse.

Priimta Briuselyje 2025 m. sausio 28 d.

Komisijos vardu
Pirmininkė
Ursula VON DER LEYEN

PRIEDAS

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

1) I priedas („II–IX prieduose vartojamų terminų apibrėžtys“) iš dalies keičiamas taip:

   a) 30 apibrėžtyje po žodžio „lėktuvo“ įrašomi žodžiai „arba malūnsparnio“;

   b) 69 apibrėžties a punkto ii papunktyje žodis „sraigtasparnio“ pakeičiamas žodžiu „sukasparnio“;

   c) 82 apibrėžties b punkte žodis „sraigtasparnio“ pakeičiamas žodžiu „sukasparnio“;

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

   a) NCO.GEN.115 dalis pakeičiama taip:

   „NCO.GEN.115. Lėktuvų arba malūnsparnių riedėjimas

   Lėktuvas arba malūnsparnis į aerodromo judėjimo zoną gali riedėti tik tuo atveju, jei prie valdymo prietaisų esantis asmuo:

   a) yra tinkamos kvalifikacijos pilotas arba

   b) yra paskirtas vežėjo ir:

   1) yra išmokytas vairuoti žeme riedantį lėktuvą arba malūnsparnį;

   2) jei reikia radijo ryšio, yra išmokytas naudotis radijo telefonu;

   3) yra išklausęs instruktažą apie aerodromo išdėstymą, maršrutus, ženklus, ženklinimą, žiburius, oro eismo valdymo (ATC) signalus ir nurodymus, frazeologiją ir procedūras ir

   4) geba laikytis lėktuvo arba malūnsparnio naudojimo skrydžiams standartų, būtinų lėktuvo arba malūnsparnio judėjimo aerodrome saugai užtikrinti.“;

   b) NCO.OP.120 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

   „**NCO.OP.120. Triukšmo mažinimo procedūros**“;

   c) NCO.OP.125 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

   „**NCO.OP.125. Aprūpinimas degalais ir (arba) energija ir tepalais**“;

   d) NCO.OP.155 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

   „NCO.OP.155. Rūkymas orlaivyje“;

   e) NCO.OP.175 dalies pavadinimas pakeičiamas taip:

   „**NCO.OP.175. Kilimo sąlygos**“;

   f) įrašoma nauja NCO.OP.207 dalis:

   „NCO.OP.207. Artėjimo tūpti ir tūpimo sąlygos. Malūnsparniai

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

   g) D skyriaus 2 skirsnio pavadinimas pakeičiamas taip:

   „2 SKIRSNIS. SUKASPARNIAI“;

   h) NCO.IDE.H.100 dalies a punkto 4 papunktyje žodis „sraigtasparnyje“ pakeičiamas žodžiu „sukasparnyje“, o c punkto 2 papunktyje žodis „sraigtasparnio“ – žodžiu „sukasparnio“;

   i) NCO.IDE.H.105 dalis pakeičiama taip:

   „NCO.IDE.H.105. Minimali skrydžio įranga

   Skrydžio negalima pradėti, jei neveikia kuris nors numatytam sukasparnio skrydžiui būtinas prietaisas, įrenginys ar funkcija arba jo (jos) nėra, nebent:

   a) sukasparnis naudojamas pagal MEL, jei jis nustatytas, arba

b) sukasparniui taikomas leidimas skraidyti, išduotas pagal taikytinus tinkamumo skraidyti reikalavimus.“;

j) NCO.IDE.H.115 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.115. Skrydžio žiburiai

Sukasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai naktį, turi būti:

a) susidūrimų vengimo žiburių sistema;

b) navigaciniai ir padėties žiburiai;

c) tūpimo žiburys;

d) iš sukasparnio elektros sistemos tiekiamas apšvietimas, būtinas visiems saugų sukasparnio skrydį užtikrinantiems prietaisams ir įrangai;

e) iš sukasparnio elektros sistemos maitinamas visų keleivių salono skyrių apšvietimas;

f) atskiras nešiojamasis žiburys kiekvieno įgulos nario darbo vietoje ir

g) žiburiai, atitinkantys tarptautines susidūrimų jūroje prevencijos taisykles, jei sukasparnis yra amfibinis.“;

k) NCO.IDE.H.120 dalis iš dalies keičiama taip:

i) a punkte žodis „Sraigtasparniuose“ pakeičiamas žodžiu „Sukasparniuose“;

ii) b punkto įvadinis sakinys pakeičiamas taip:

„b) Sukasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai vizualiosiomis meteorologinėmis sąlygomis naktį arba kai matomumas mažesnis kaip 1 500 m, arba sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sukasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a punkte nurodytos įrangos, turi būti įrengtos:“;

iii) c punktas pakeičiamas taip:

„c) Sukasparniuose, kuriais skrydžiai vykdomi, kai matomumas yra mažesnis kaip 1 500 m arba tokiomis sąlygomis, kai nesinaudojant vienu arba keliais papildomais prietaisais sukasparnio negalima išlaikyti pageidaujamoje skrydžio trajektorijoje, be a ir b punktuose nurodytos įrangos, turi būti įrengtos papildomos priemonės, kuriomis galima išvengti pagal a punkto 4 papunktį reikalaujamos oro greičio rodymo sistemos gedimo dėl kondensacijos arba apledėjimo.“;

l) NCO.IDE.H.135 dalyje žodis „Sraigtasparniuose“ pakeičiamas žodžiu „Sukasparniuose“;

m) NCO.IDE.H.140 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.140. Krėslai, krėslų saugos diržai, sulaikomosios sistemos ir vaikų saugos priemonės

a) Sukasparniuose įrengiama:

1) krėslas arba miegamoji vieta kiekvienam orlaivyje esančiam ne jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus žmogui arba darbo vieta kiekvienam orlaivio įgulos nariui arba užduoties specialistui;

2) saugos diržas kiekviename keleivio krėsle ir sulaikomieji diržai kiekvienoje miegamojoje vietoje, taip pat kiekvienos darbo vietos apsaugos įtaisas;

3) jei sukasparnio individualus CofA pirmąkart išduotas po 2012 m. gruodžio 31 d. – saugos diržas su liemens sulaikomąja sistema kiekvienam ne jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus keleiviui;

4) vaikų saugos priemonės visiems sukasparnyje esantiems jaunesniems kaip 24 mėnesių amžiaus asmenims ir

5) kiekvieno skrydžio įgulos nario krėsle – saugos diržas su liemens suvaržymo sistema, kurioje yra įtaisas, automatiškai prilaikantis sėdinčiojo liemenį staigiai stabdant.

b) Saugos diržas su liemens suvaržymo sistema turi turėti vieną atsegimo įtaisą.“;

n) NCO.IDE.H.145 dalies a punkte žodis „Sraigtasparniuose“ pakeičiamas žodžiu „Sukasparniuose“;

o) NCO.IDE.H.155 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.155. Papildomas deguonis. Nehermetiški sukasparniai

Nehermetiškuose sukasparniuose, kuriais vykdomi skrydžiai, per kuriuos pagal NCO.OP.190 dalį reikalaujama tiekti papildomą deguonį, turi būti įrengtas deguonies laikymo ir tiekimo aparatas, kuriame galima laikyti ir kuriuo galima tiekti reikiamą kiekį deguonies.“;

p) NCO.IDE.H.160 dalies a punkto įvadinis sakinys pakeičiamas taip:

„a) Sukasparniuose, išskyrus ELA2 sraigtasparnius, turi būti bent vienas rankinis gesintuvas:“;

q) NCO.IDE.H.165 dalies įvadinis sakinys pakeičiamas taip:

„Jeigu sukasparnio liemens vietos, tinkamos avarinės situacijos metu įsilaužti gelbėjimo komandai, yra ženklinamos, jos ženklinamos taip, kaip parodyta 1 paveiksle.“;

r) NCO.IDE.170 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.170. Aviacinis avarinis radijo švyturys (ELT)

a) Sukasparniuose, kurių didžiausioji eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija yra daugiau kaip šeši krėslai, turi būti:

1) automatinis ELT ir

2) vienas gelbėjimosi ELT (ELT(S)) gelbėjimosi plauste arba gelbėjimosi liemenėje, kai sukasparniu vykdomi skrydžiai atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 3 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu.

b) Sukasparniuose, kurių didžiausioji eksploatacinė keleivių krėslų konfigūracija neviršija šešių vietų, turi būti įgulos nario arba keleivio nešiojamas ELT(S) ar asmeninis radiolokacinis švyturys (PLB) arba automatinis ELT.

c) Naudojant bet kokio tipo ELT ir PLB turi būti galima vienu metu siųsti 121,5 ir 406 MHz dažniais.“;

s) NCO.IDE.H.175 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.175. Skrydžiai virš vandens

a) Sukasparniuose turi būti po gelbėjimosi liemenę kiekvienam sukasparnyje esančiam asmeniui arba po jai lygiavertį individualų plūduriavimo įtaisą kiekvienam sukasparnyje esančiam jaunesniam kaip 24 mėnesių amžiaus asmeniui, dėvimus arba sudėtus taip, kad asmenys, kuriems jie skirti, galėtų juos lengvai pasiekti iš savo krėslo arba miegamosios vietos, kai šiais sukasparniais:

1) vykdomi skrydžiai virš vandens didesniu nei savisukos atstumu nuo kranto, kai kritinio variklio gedimo atveju sukasparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba

2) vykdomi skrydžiai virš vandens didesniu nei sklandymo atstumu nuo kranto, kai kritinio variklio gedimo atveju malūnsparnis negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, arba

3) skrydžiai vykdomi virš vandens atstumu nuo žemės, atitinkančiu daugiau kaip 10 minučių skrydį įprastu kreiseriniu greičiu, kai kritinio variklio gedimo atveju sukasparnis gali išlaikyti horizontalųjį skrydį, arba

4) kylama arba tupiama aerodrome arba skrydžių aikštelėje, kur kilimo arba artėjimo tūpti trajektorija yra virš vandens.

b) Kiekvienoje gelbėjimosi liemenėje ar lygiaverčiame plūduriavimo įtaise turi būti įmontuotos elektrinio apšvietimo priemonės, palengvinančios žmonių paiešką.

c) Sukasparnio, kuriuo skrydžiai vykdomi virš vandens tokiu atstumu nuo kranto, kad įprastu kreiseriniu greičiu iki jo reikėtų skristi daugiau kaip 30 minučių, arba didesniu nei 50 jūrmylių atstumu (taikoma mažesnioji vertė), įgulos vadas nustato sukasparnyje esančiųjų gelbėjimosi pavojus priverstinai nutūpus ant vandens ir į juos atsižvelgdamas nusprendžia, ar vežti:

1) įrangą nelaimės signalams duoti;

2) gelbėjimosi plaustus, kurių pakaktų visiems sukasparnyje esantiems asmenims, sudėtus taip, kad jais būtų lengva pasinaudoti avarinėje situacijoje, ir

3) būsimam skrydžiui tinkamą gelbėjimosi įrangą, kuria būtų galima palaikyti gyvybę.

d) Kad nuspręstų, ar a punkte reikalaujamas gelbėjimosi liemenes turi dėvėti visi sukasparnyje esantys asmenys, įgulos vadas atsižvelgia į tų asmenų išgyvenimui kylančią riziką priverstinai nutūpus ant vandens.“;

t) NCO.IDE.H.180 dalyje žodis „Sraigtasparniuose“ pakeičiamas žodžiu „Sukasparniuose“;

u) NCO.IDE.H.185 dalis pakeičiama taip:

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

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

a) suprojektuoti tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas arba

b) sertifikuoti priverstinai tūpti ant vandens pagal atitinkamas sertifikavimo specifikacijas, arba

c) turėti avarinę plūduriavimo įrangą.“;

v) NCO.IDE.H.190 dalis pakeičiama taip:

„NCO.IDE.H.190. Radijo ryšio įranga

a) Kai reikalaujama oro erdvėje, kurioje skrendama, sukasparniuose turi būti įrengta radijo ryšio įranga abipusiam ryšiui su tomis oreivystės radijo ryšio stotimis palaikyti jų naudojamais dažniais, kad būtų laikomasi toje oro erdvėje taikomų reikalavimų.

b) Radijo ryšio įranga, jei jos reikalaujama pagal a punktą, turi užtikrinti ryšį aviacijos avariniu 121,5 MHz dažniu.

c) Kai reikalaujama daugiau nei vieno ryšio įrenginio, kiekvienas įrenginys turi būti nepriklausomas nuo kito įrenginio, kad sugedus vienam įrenginiui nesugestų kitas įrenginys.

d) Jei būtina radijo ryšio sistema, o pagal NCO.IDE.H.135 dalį reikalaujama ir skrydžio įgulos vidaus ryšio sistemos, sukasparniuose kiekvieno reikiamo piloto ir (arba) įgulos nario darbo vietoje ant sukasparnio vairų turi būti įrengtas siuntimo mygtukas.“;

w) NCO.IDE.H.200 dalyje žodis „sraigtasparniuose“ pakeičiamas žodžiu „sukasparniuose“;

y) įrašoma nauja NCO.SPEC.172 dalis:

„NCO.SPEC.172. Naudojimo galimybių ir naudojimo kriterijai. Sukasparniai

Prieš vykdydamas skrydį sukasparniu, kuris kritinio variklio gedimo atveju negali išlaikyti horizontaliojo skrydžio, mažesniame nei 150 m (500 pėdų) aukštyje virš netankiai apgyvendinto rajono, įgulos vadas turi būti:

a) nustatęs variklio gedimo padarinių mažinimo veiklos procedūras ir

b) visiems orlaivyje esantiems įgulos nariams ir užduočių specialistams surengęs instruktažą apie priverstinio tūpimo atveju taikytinas procedūras.“