II

(Neleģislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) 2017/363

(2017. gada 1. marts),

ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz īpašo apstiprinājumu lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācijai naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos un apstiprinājuma prasībām apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, kas attiecas uz komerciālo specializēto ekspluatāciju, kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo ekspluatāciju un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo specializēto ekspluatāciju

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK [1], un jo īpaši tās 8. panta 5. punktu,

tā kā:

(1) Atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 216/2008 Komisijai būtu jāpieņem vajadzīgie īstenošanas noteikumi, lai izstrādātu nosacījumus drošai gaisa kuģu ekspluatācijai. Šādi nosacījumi izstrādāti ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 [2].

(2) Regulas (ES) Nr. 965/2012 piemērošana gaisa kuģu pārtransportēšanas lidojumiem radītu nesamērīgu administratīvo slogu nozarei un kompetentajām iestādēm. Lai ieviestu samērīgāku un vairāk uz risku balstītu pieeju minētās regulas piemērošanai, vienreizēji lidojumi, kuros nepārvadā pasažierus vai kravu, bet kuros gaisa kuģi pārtransportē atjaunošanai, remontam, tehniskajai apkopei, apskatei, piegādei, eksportam vai līdzīgiem mērķiem, būtu jāatbrīvo no Regulas (ES) Nr. 965/2012 piemērošanas.

(3) Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) standartos un ieteicamajā praksē, kas izklāstīti Čikāgā 1944. gada 7. decembrī parakstītās Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikuma I daļā, ietverti noteikumi par lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatāciju naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos. Šie noteikumi cita starpā paredz prasību, ka, apstiprinot šādu ekspluatāciju, ekspluatanta valstij jānodrošina, ka ir izpildīti konkrēti nosacījumi, tostarp nosacījumi, kas attiecas uz uzstādītajām iekārtām, dzinēja drošumu, dzinēja uzraudzību, ekspluatanta procedūrām un lidojuma apkalpes apmācību. Savienības tiesību akti būtu jāsaskaņo ar šiem noteikumiem, šādā nolūkā nodrošinot, ka komerciālus gaisa pārvadājumus ar viendzinēja lidmašīnām naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos var veikt, ja kompetentā iestāde ir piešķīrusi attiecīgu apstiprinājumu.

[1] OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.
[2] Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

(4) Šādas saskaņošanas rezultātā Regulas (ES) Nr. 965/2012 6. panta 5. punktā paredzētā iespēja, izmantojot atkāpi, ekspluatēt viendzinēja lidmašīnas atbilstīgi nosacījumiem, kas izklāstīti spēkā esošajos atbrīvojumos, kurus dalībvalstis piešķīrušas saskaņā ar Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91 ([1]) 8. panta 2. punktu, ir kļuvusi lieka. Tāpēc minētais noteikums būtu jāsvītro. Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju, šie viendzinēja lidmašīnu ekspluatācijai piešķirtie atbrīvojumi, ietverot tajos izklāstītos nosacījumus, atbilstīgu laika posmu pēc šīs regulas stāšanās spēkā būtu jāuzskata par kompetentās iestādes piešķirtiem apstiprinājumiem, kas prasīti saskaņotajā tiesiskajā regulējumā. Pēc šā pārejas perioda vairs nevajadzētu būt iespējai paļauties uz minētajiem atbrīvojumiem, bet tā vietā būtu jāpieprasa minētie apstiprinājumi. Minētajā pārejas periodā būtu jāturpina paziņot par visām attiecīgajām izmaiņām šo lidmašīnu ekspluatācijā.

(5) Ekspluatantiem, kas īsteno komerciālo specializēto ekspluatāciju, kā arī ekspluatantiem, kas īsteno kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo ekspluatāciju vai kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālo specializēto ekspluatāciju, un kas neveic bīstamu izstrādājumu pārvadājumus, būtu jāturpina izveidot un uzturēt programmas personāla apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu (*Part-ORO*). Tomēr, lai ieviestu samērīgāku un vairāk uz risku balstītu pieeju minēto noteikumu piemērošanai, kompetentajai iestādei vairs nebūtu nepieciešams apstiprināt šādas mācību programmas.

(6) Tādēļ Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza. Jo īpaši būtu jāgroza minētās regulas III pielikums (*Part-ORO*), lai pieņemtu samērīgāku un vairāk uz risku balstītu pieeju apstiprināšanas prasībām, kuras attiecas uz programmām personāla apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, un regulas V pielikumam (*Part-SPA*) būtu jāpievieno jauna apakšdaļa par lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatāciju.

(7) Šajā regulā paredzētie pasākumi attiecībā uz lidmašīnām ar vienu turbodzinēju pamatojas uz atzinumu ([2]), ko devusi Eiropas Aviācijas drošības aģentūra saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.

(8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar tās komitejas atzinumu, kura izveidota ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 6. panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

"3. Atkāpjoties no 5. panta un neskarot Regulu (EK) Nr. 216/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 (*), kas attiecas uz lidošanas atļauju, ar gaisa kuģu tipu ieviešanu vai modificēšanu saistītus lidojumus, kurus veic projektēšanas vai ražošanas organizācijas atbilstīgi savām tiesībām, kā arī lidojumus, kuros nepārvadā pasažierus vai kravu, bet kuros gaisa kuģi pārtransportē atjaunošanai, remontam, tehniskajai apkopei, apskatei, piegādei, eksportam vai līdzīgiem mērķiem, veic atbilstīgi dalībvalstu tiesību aktos paredzētajiem nosacījumiem.

(*) Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).";

2) regulas 6. panta 5. punktu aizstāj ar šādu:

"5. Līdz 2017. gada 2. septembrim atbrīvojumus, kas pirms 2017. gada 22. marta piešķirti atbilstīgi Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 2. punktam, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 965/2012 6. panta 5. punktā, kā piemērojams pirms 2017. gada 22. marta, uzskata par IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.POL.A.300. punkta a) apakšpunktā minētajiem apstiprinājumiem. Pēc 2017. gada 2. septembra minētie atbrīvojumi vairs nav derīgi viendzinēja lidmašīnu ekspluatācijai.

([1]) Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā (OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.).

([2]) Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2015. gada 11. novembra atzinums Nr. 06/2015 par Komisijas regulu, ar ko izveido tehniskās īpašā apstiprinājuma prasības gaisa kuģu ar vienu turbodzinēju ekspluatācijai naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos.

Ja laikā no 2017. gada 22. marta līdz 2017. gada 2. septembrim ir paredzētas jebkādas izmaiņas minēto lidmašīnu ekspluatācijā, kuras ietekmē minētajos atbrīvojumos izklāstītos nosacījumus, paredzētās izmaiņas pirms to īstenošanas paziņo Komisijai un Aģentūrai. Komisija un Aģentūra izvērtē paredzētās izmaiņas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 5. punktu.";

3) regulas II, III, IV un V pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Šī regula stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2017. gada 1. martā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 II, III, IV un V pielikumu groza šādi:

1) II pielikuma (*Part-ARO*) II papildinājumu aizstāj ar šādu:

"II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS **(piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)**				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija Tālruņa numurs ([1]): _____ Faksa numurs: _____ E-pasta adrese: _____				
AOC ([2]): Ekspluatanta nosaukums ([3]): Datums ([4]): Paraksts: Veic komercdarbību kā (komercnosaukums): Ekspluatācijas specifikācijas Nr.:				
Gaisa kuģa modelis ([5]): Reģistrācijas zīmes ([6]):				
Ekspluatācijas veidi: Komerciāli gaisa pārvadājumi ☐ Pasažieru ☐ Kravas ☐ Citi ([7]): _____				
Ekspluatācijas apgabals ([8]):				
Īpaši ierobežojumi ([9]):				
Īpaši apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ([10])	Piezīmes
Bīstami izstrādājumi	☐	☐		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos Pacelšanās Pieeja un nosēšanās	☐	☐	*CAT* ([11]) … *RVR* ([12]): m *DA/H*: pēdas *RVR*: m	
RVSM ([13]) ☐ Neattiecas	☐	☐		
ETOPS ([14]) ☐ Neattiecas	☐	☐	Maksimālais novirzes laiks ([15]): min.	
Navigācijas specifikācijas kompleksām *PBN* darbībām ([16])	☐	☐		([17])
Navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas	☐	☐		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*SET-IMC*)	☐	☐	([18])	
Helikopteru ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	☐	☐		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	☐	☐		
Helikopteru ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	☐	☐		
Helikopteru ekspluatācija atkrastē	☐	☐		
Salona apkalpes apmācība ([19])	☐	☐		
CC atestāta izdošana ([20])	☐	☐		
Lidojumderīguma uzturēšana	☐	☐	([21])	
Citi ([22])				

([1]) Kompetentās iestādes kontakttālruņa un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
([2]) Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numuru.
([3]) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".
([4]) Ekspluatācijas specifikāciju izdošanas datums (dd-mm-gggg) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
([5]) Norāda *ICAO* apzīmējumu gaisa kuģa markai, modelim un sērijai vai pamatsērijai, ja tai ir apzīmējums (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).
([6]) Reģistrācijas zīmes norādītas ekspluatācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse. Ja attiecīgajam gaisa kuģa modelim nepiemēro visus īpašos apstiprinājumus, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes var norādīt attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē, kas paredzēta piezīmēm.
([7]) Norāda citu pārvadājumu veidu (piemēram, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšana).
([8]) Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai konkrētus maršrutus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu vai reģionu robežas).
([9]) Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).
([10]) Šajā ailē norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma veida vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstošos kritērijus).
([11]) Norāda piemērojamo precīzas pieejas kategoriju: *LTS CAT I*, *CAT II*, *OTS CAT II*, *CAT IIIA*, *CAT IIIB* vai *CAT IIIC*. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (*RVR*) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (*DH*) pēdās. Katrai pieejas kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
([12]) Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās *RVR* metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.
([13]) Lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja apakšējās mākoņu robežas maksimālais augstums gaisa kuģim ir zem FL290.
([14]) Īpaši tāli lidojumi (*ETOPS*) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir vairāk vai mazāk nekā divi dzinēji.
([15]) Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.
([16]) Veiktspējas navigācija (*PBN*): katram īpašajam apstiprinājumam kompleksām *PBN* darbībām (piemēram, *RNP AR APCH*) izmanto atsevišķu rindu ar attiecīgiem ierobežojumiem, kas uzskaitīti ailēs "Specifikācija" un/vai "Piezīmes". Procedūrai specifiski apstiprinājumi konkrētām *RNP AR APCH* procedūrām var būt norādīti ekspluatācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse.
([17]) Norāda, vai īpašais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem un/vai lidlaukiem.
([18]) Norāda konkrētu gaisa kuģa korpusa un dzinēja kombināciju.
([19]) Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kuri vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikuma (*Part-CC*) noteikumiem.
([20]) Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (*Part-CC*).
([21]) Par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu atbildīgās personas vārds un uzvārds / organizācijas nosaukums un atsauce uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (*Part-M*) G apakšiedaļu.
([22]) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsas nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, lidojumi ar palielinātu sānsveres leņķu izmantošanu, maksimālais attālums no atbilstoša lidlauka lidmašīnām ar diviem dzinējiem bez *ETOPS* apstiprinājuma, gaisa kuģa izmantošana nekomerciāliem lidojumiem).

EASA 139. VEIDLAPA – 3. izdevums";

2) III pielikumu (*PART-ORO*) groza šādi:

a) ORO.GEN.110. punkta j) un k) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

"j) Ekspluatants izveido un uztur tehniskajās instrukcijās paredzētās programmas personāla apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem. Šādām apmācības programmām jābūt samērīgām ar personāla pienākumiem. Apmācības programmas, ko izveidojuši ekspluatanti, kuri veic *CAT*, neatkarīgi no tā, vai tie pārvadā bīstamus izstrādājumus, un ekspluatanti, kuri veic pārvadājumus, kas nav *CAT* un kas minēti ORO.GEN.005. punkta b), c) un d) apakšpunktā, un kuri pārvadā bīstamus izstrādājumus, pārskata un apstiprina kompetentā iestāde.

k) Neatkarīgi no j) apakšpunkta ekspluatanti, kuri veic komercpārvadājumus ar turpmāk norādītajiem gaisa kuģiem, nodrošina, ka lidojuma apkalpe ir saņēmusi atbilstīgu apmācību vai instruktāžu darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, kas apkalpei ļauj atpazīt nedeklarētus bīstamus izstrādājumus, kurus gaisa kuģī ienesuši pasažieri vai kas gaisa kuģī ienesti kā krava:

1) planieris;

2) gaisa balons;

3) lidmašīna ar vienu propelleru, kuras maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir 5 700 kg vai mazāk un kuras *MOPSC* ir piecas vietas vai mazāk, un kuru ekspluatē tādā lidojumā, kurā pacelšanās un nosēšanās ir vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, saskaņā ar *VFR* dienas laikā; vai

4) viendzinēja helikopters, kas nav komplekss helikopters ar dzinēju un kura *MOPSC* ir piecas vietas vai mazāk, un kuru ekspluatē tādā lidojumā, kurā pacelšanās un nosēšanās ir vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, saskaņā ar *VFR* dienas laikā.";

b) ORO.FC.A.250. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) *CPL(A)* turētājs (lidmašīnām) komerciālos gaisa pārvadājumus vienpilota lidmašīnas komandiera statusā veic tikai tad, ja ir izpildīts kāds no šādiem nosacījumiem:

1) veicot pasažieru pārvadājumus saskaņā ar *VFR* tālāk par 50 jūras jūdžu (90 km) rādiusu no izlidošanas lidlauka, viņš/viņa ir lidojis ar lidmašīnām vismaz 500 stundas vai viņam/viņai ir derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme;

2) veicot lidojumus ar daudzdzinēju lidmašīnu saskaņā ar *IFR*, viņš/viņa ir lidojis ar lidmašīnām vismaz 700 stundas, tostarp 400 stundas kapteiņa statusā. Šo stundu skaitā jābūt 100 stundām saskaņā ar *IFR* un 40 stundām – ar daudzdzinēju lidmašīnu. 400 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus vairāku pilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, divas stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot vienai stundai lidojuma laika kapteiņa statusā;

3) veicot lidojumus ar viendzinēja lidmašīnu saskaņā ar *IFR*, viņš/viņa ir lidojis ar lidmašīnām vismaz 700 stundas, tostarp 400 stundas kapteiņa statusā. Šo stundu skaitā jābūt 100 stundām saskaņā ar *IFR*. 400 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus vairāku pilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, divas stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot vienai stundai lidojuma laika kapteiņa statusā.";

3) IV pielikumu (*PART-CAT*) groza šādi:

a) CAT.OP.MPA.136. punktu aizstāj ar šādu:

"CAT.OP.MPA.136 Ekspluatācijas maršruti un teritorijas – viendzinēja lidmašīnas

Ja vien kompetentā iestāde nav piešķīrusi apstiprinājumu saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) L apakšdaļu – LIDMAŠĪNU AR VIENU TURBODZINĒJU EKSPLUATĀCIJA NAKTĪ VAI INSTRUMENTĀLAJOS METEOROLOĢISKAJOS APSTĀKĻOS (*SET-IMC*), ekspluatants nodrošina, ka viendzinēja lidmašīnas tiek ekspluatētas tikai maršrutos vai teritorijās, kur pieejamas virsmas, uz kurām ir iespējams veikt drošu piespiedu nosēšanos.";

b) CAT.OP.MPA.180. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) Ja meteoroloģisko apstākļu vai veiktspējas iemeslu dēļ izlidošanas lidlauku nav iespējams izmantot par rezerves lidlauku pēc pacelšanās, ekspluatants nosaka citu piemērotu rezerves lidlauku pēc pacelšanās, ko no izlidošanas lidlauka varētu sasniegt:

1) ar divdzinēju lidmašīnām:

i) vienu stundu ilgā lidojumā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu; vai

ii) *ETOPS* novirzes laikā, kas apstiprināts saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) F apakšdaļu, ievērojot visus *MEL* ierobežojumus, ne ilgāk kā divu stundu ilgā lidojumā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu;

2) ar trīs un četru dzinēju lidmašīnām – divu stundu ilgā lidojumā, kad viens dzinējs nedarbojas (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu;

3) ekspluatācijā, kas apstiprināta saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) L apakšdaļu – LIDMAŠĪNU AR VIENU TURBODZINĒJU EKSPLUATĀCIJA NAKTĪ VAI INSTRUMENTĀLAJOS METEOROLOĢISKAJOS APSTĀKĻOS (*SET-IMC*), 30 minūšu ilgā lidojumā ar parasto kreisēšanas ātrumu bezvēja apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu.

Ja *AFM* nav ietverts *OEI* kreisēšanas ātrums, daudzdzinēju lidmašīnu gadījumā aprēķiniem izmanto ātrumu, kas sasniegts, kad atlikušais(-ie) dzinējs(-i) darbojas ar maksimālo nepārtraukto jaudu.";

c) CAT.POL.A.300. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"a) Ja vien kompetentā iestāde nav piešķīrusi apstiprinājumu saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) L apakšdaļu – LIDMAŠĪNU AR VIENU TURBODZINĒJU EKSPLUATĀCIJA NAKTĪ VAI INSTRUMENTĀLAJOS METEOROLOĢISKAJOS APSTĀKĻOS (*SET-IMC*), ekspluatants viendzinēja lidmašīnu neekspluatē:

1) naktī; vai

2) instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*IMC*), izņemot gadījumus, kad to ekspluatē saskaņā ar īpašiem *VFR*.";

d) CAT.POL.A.320. punktu aizstāj ar šādu:

"CAT.POL.A.320 Viendzinēja lidmašīnu vadība maršrutā

a) Lidojumam prognozētajos meteoroloģiskajos apstākļos un dzinēja atteices gadījumā lidmašīna spēj sasniegt vietu, kur ir iespējams veikt drošu piespiedu nosēšanos, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir saņēmis kompetentās iestādes apstiprinājumu saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) L apakšdaļu – LIDMAŠĪNU AR VIENU TURBODZINĒJU EKSPLUATĀCIJA NAKTĪ VAI INSTRUMENTĀLAJOS METEOROLOĢISKAJOS APSTĀKĻOS (*SET-IMC*) – un izmanto riska periodu.

b) Šā punkta a) apakšpunkta nolūkā pieņem, ka dzinēja atteices punktā:

1) lidmašīna nelido augstumā, kas pārsniedz augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, dzinējam darbojoties noteiktajā maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un

2) maršruta gradients ir nolaišanās bruto gradients, kas palielināts par 0,5 %.";

4) V pielikumam (*Part-SPA*) pievieno šādu L apakšdaļu:

"L APAKŠDAĻA

LIDMAŠĪNU AR VIENU TURBODZINĒJU EKSPLUATĀCIJA NAKTĪ VAI INSTRUMENTĀLAJOS METEOROLOĢISKAJOS APSTĀKĻOS (SET-IMC)

SPA.SET-IMC.100 *SET-IMC* ekspluatācija

Komerciālos gaisa pārvadājumos (*CAT*) lidmašīnas ar vienu turbodzinēju naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*IMC*) ekspluatē tikai tad, ja kompetentā iestāde ekspluatantam piešķīrusi *SET-IMC* apstiprinājumu.

SPA.SET-IMC.105 *SET-IMC* ekspluatācijas apstiprinājums

Lai no kompetentās iestādes saņemtu *SET-IMC* apstiprinājumu, ekspluatants iesniedz pierādījumus, ka ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

a) ekspluatācijā pasaules gaisa kuģu flotē panākts pieņemams turbodzinēja drošuma līmenis konkrētajā gaisa kuģa korpusa un dzinēja kombinācijā;

b) īpašas tehniskās apkopes instrukcijas un procedūras, kas paredzētas, lai nodrošinātu plānoto lidmašīnas un tās dzinējsistēmas lidojumderīguma uzturēšanas un drošuma līmeni, ir izstrādātas un iekļautas ekspluatanta gaisa kuģu tehniskās apkopes programmā saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikumu (*Part-M*), ietverot visus turpmāk minētos elementus:

1) dzinēja stāvokļa uzraudzības programma, izņemot lidmašīnas, kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts pēc 2004. gada 31. decembra un kurām ir automātiska dzinēja stāvokļa uzraudzības sistēma;

2) dzinējsistēmas un ar to saistīto sistēmu drošuma uzturēšanas programma;

c) ir izveidots lidojuma apkalpes sastāvs un izstrādāta šādā ekspluatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības/pārbaudes programma;

d) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras, kurās noteikti visi turpmāk minētie elementi:

1) gaisa kuģī vajadzīgās iekārtas, tostarp šo iekārtu ekspluatācijas ierobežojumi un attiecīgās pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

2) lidojuma plānošana;

3) standarta procedūras;

4) darbnepārtrauces procedūras, tostarp procedūras pēc dzinējsistēmas atteices, kā arī piespiedu nosēšanās procedūras visos laika apstākļos;

5) uzraudzība un ziņošana par incidentiem;

e) ir veikts drošības riska novērtējums, tostarp ir noteikts pieļaujamais riska periods, ja ekspluatants plāno to izmantot.

SPA.SET-IMC.110 Prasības iekārtām *SET-IMC* ekspluatācijā

SET-IMC ekspluatācijā izmantojamās lidmašīnas aprīko ar visām šādām iekārtām:

a) divām atsevišķām elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmām, pie tam katra no šīm sistēmām spēj nodrošināt pietiekamu barošanu visiem lidojumam svarīgajiem instrumentiem, navigācijas sistēmām un lidmašīnas sistēmām, kas vajadzīgas, lai turpinātu lidojumu uz galamērķa vai rezerves lidlauku;

b) diviem telpiskā stāvokļa indikatoriem, ko darbina no atsevišķiem enerģijas avotiem;

c) pasažieru pārvadājumos – plecu siksnu vai drošības jostu ar diagonālu plecu siksnu katram pasažieru sēdeklim;

d) gaisa kuģa meteoroloģisko iekārtu;

e) hermetizējamā lidmašīnā nodrošina pietiekamu daudzumu papildu skābekļa visām lidmašīnā esošajām personām, lai pēc dzinēja atteices maksimālajā sertificētajā kreisēšanas augstumā būtu iespējams veikt nolaišanos ar vislabāko planēšanas ātruma diapazonu un vislabākajā planēšanas konfigurācijā, pieņemot, ka salona dehermetizācijas temps ir maksimāls, līdz ir sasniegts stabils salona augstums, kas nepārsniedz 13 000 pēdas;

f) zonālās navigācijas sistēmu, kurā var ieprogrammēt nosēšanās vietu lokalizāciju un kas sniedz lidojuma apkalpei laterālos norādījumus, kā sasniegt šīs vietas;

g) radioaltimetru;

h) nolaišanās lukturi, kas no 200 pēdu attāluma spēj apgaismot zemskares punktu neapgaismotā glisādes trajektorijā;

i) avārijas elektroenerģijas padeves sistēmu, kurai ir pietiekama jauda un izturība, lai pēc visu elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmu atteices spētu nodrošināt barošanu, ņemot vērā papildu slodzes, kas vajadzīgas visiem turpmāk minētajiem elementiem:

1) lidojumam svarīgajiem instrumentiem un zonālās navigācijas instrumentiem nolaišanās laikā no maksimālā ekspluatācijas augstuma pēc dzinēja atteices;

2) vienam mēģinājumam atkārtoti iedarbināt dzinēju;

3) šasijas un aizplākšņu izlaišanai attiecīgā gadījumā;

4) radioaltimetra izmantošanai visā nosēšanās pieejas laikā;

5) nolaišanās lukturim;

6) vienam Pito caurules sildītājam;

7) elektriskajiem līdzekļiem, ar ko nosēšanās laikā pilotam nodrošina pietiekamu redzamības lauka aizsardzību, ja tādi ir uzstādīti;

j) aizdedzes sistēmu, kas tiek aktivēta automātiski vai ko ir iespējams darbināt manuāli pacelšanās, nosēšanās un lidojuma laikā redzama mitruma apstākļos;

k) līdzekļiem, ar ko pastāvīgi uzrauga spēka piedziņas eļļošanas sistēmu, lai konstatētu piegružojumu, kas saistīts ar transmisijas sastāvdaļas nenovēršamu atteici, tostarp ierīko brīdinājuma indikatoru lidojuma apkalpes kabīnē;

l) dzinēja jaudas avārijas vadības ierīci, kas ļauj turpināt dzinēja darbināšanu pietiekamā jaudas diapazonā, lai droši pabeigtu lidojumu jebkurā degvielas padeves vadības bloka pamatoti iespējamas atteices gadījumā."