KOMISIJAS DELEĢĒTĀ REGULA (ES) 2020/2148

(2020. gada 8. oktobris),

ar ko attiecībā uz skrejceļu drošību un aeronavigācijas datiem groza Regulu (ES) Nr. 139/2014

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]), un jo īpaši tās 39. panta 1. punktu,

tā kā:

(1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 139/2014 ([2]) ir noteiktas prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem un to pārvaldību, ekspluatāciju, sertifikāciju un uzraudzību.

(2) Regulā (ES) Nr. 139/2014 izklāstīti vispārīgie noteikumi lidlauku ekspluatantiem attiecībā uz aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas pārvaldību. Lai saglabātu vai stiprinātu esošos lidlauku ekspluatācijas drošības līmeņus, jānosaka lidlauku ekspluatantiem prasība aeronavigācijas informācijas dienestu vajadzībām nodrošināt augstu aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas kvalitātes līmeni kā daļu no aeronavigācijas datu piegādes ķēdes, sākot no datu ģenerēšanas, līdz datu nodrošināšanai. Šajā nolūkā datu kvalitātes prasības jāpilnveido ekspluatācijas līmenī līdzīgi prasībām, kas piemērojamas aeronavigācijas pakalpojumu *ATM/ANS* sniedzējiem, jo īpaši attiecībā uz datu aizsardzību, datu katalogu un datu apmaiņu.

(3) Skrejceļu drošība ir viena no augsta riska nelaimes gadījumu atgadījumu kategorijām, ko identificējusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (*ICAO*). Ar skrejceļu drošību saistītie nelaimes gadījumi veido lielāko nelaimes gadījumu daļu pasaules mērogā. Regula (ES) Nr. 139/2014 tāpēc būtu jāgroza nolūkā samazināt ar skrejceļu drošību saistīto nelaimes gadījumu un tādu nopietnu incidentu skaitu, kuros notikusi nesankcionēta nokļūšana uz skrejceļa, kā arī citus ar skrejceļu drošību saistītus notikumus, piemēram, skrejceļa sajaukšana, sadursmes uz zemes un novirzīšanās no skrejceļa.

(4) Apmācību un profesionalitātes pārbaužu programmas, tostarp sākotnējā un periodiskā apmācība darbiniekiem, kas iesaistīti lidlauka ekspluatācijā, būtu jāsaskaņo dalībvalstu starpā, izveidojot kopējas apmācību prasības, kuras jāievēro visiem lidlauku ekspluatantiem.

(5) Lidlauku ekspluatantiem būtu jāglabā reģistri par apmācību vēsturi, braukšanas atļaujām, transportlīdzekļu ekspluatācijas atļaujām un apkopi un valodu zināšanām.

(6) Pašreizējie reglamentējošie noteikumi neiekļauj prasības lidlauka ekspluatantam sagatavot *NOTAM* paziņojumu. Tādējādi radusies juridiska nenoteiktība attiecībā uz to, kad, kādu iemeslu dēļ un kādos apstākļos lidlauku ekspluatantiem jāsagatavo *NOTAM* par situācijām, kas var ietekmēt drošību. Tāpēc reglamentējošajos noteikumos būtu jāizdara grozījumi attiecībā uz lidlauka ekspluatanta veiktu *NOTAM* sagatavošanu un publicēšanu, ņemot vērā noteikumus Starptautiskās Civilās aviācijas konvencijas 15. pielikumā, kas parakstīts Čikāgā 1944. gada 7. decembrī ("Čikāgas konvencija").

([1]) OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

([2]) Komisijas Regula (ES) Nr. 139/2014 (2014. gada 12. februāris), ar ko nosaka prasības un administratīvās procedūras saistībā ar lidlaukiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 44, 14.2.2014., 1. lpp.).

(7) Izmeklētie nelaimes gadījumi liecina, ka skrejceļa virsmas stāvokļa novērtējuma un ziņojumu standarti nav saskaņoti, un izmeklēšanā ir pierādīts, ka šis faktors būtiski ietekmē novirzīšanos no skrejceļa, it sevišķi, kad skrejceļš ir slapjš vai kontaminēts. *ICAO* attiecīgi grozījusi virkni standartu un ieteicamo praksu (*SARP*) vairākos Čikāgas konvencijas pielikumos un sagatavojusi plašu metodisko materiālu, lai izveidotu globāli saskaņotu ziņojuma formātu skrejceļu virsmas stāvokļa novērtēšanai un ziņošanai.

(8) Tāpēc Regula (ES) Nr. 139/2014 būtu jāgroza tā, lai īstenotu piemērojamos *ICAO SARP* par skrejceļu virsmas stāvokļa novērtēšanu un ziņošanu, tostarp jauno terminu definīciju pievienošanu.

(9) Lai samazinātu ekspluatācijas darbību nodošanas laikā sagaidāmās novirzes atgadījumu risku, lidlauka darbiniekiem jāsaņem atjaunināta informācija attiecībā uz ekspluatācijas situāciju nodošanas laikā.

(10) Svešķermeņi (*FOD*) manevrēšanas teritorijā un uz perona rada nozīmīgu drošības risku ekspluatācijas procesā lidlaukos. Pasākumi šī riska efektīvai mazināšanai būtu jābalsta uz *ICAO SARP*, kā arī metodiskā materiāla un starptautiski pieņemtām praksēm.

(11) Transportlīdzekļu vadītāji, transportlīdzekļu, kā arī sakaru un novērošanas iekārtu stāvoklis un piemērotība ekspluatācijai arī ir faktori, kas ietekmē skrejceļu drošību un bojājumus gaisa kuģiem. Vadītāju un transportlīdzekļu atļauju nosacījumi jāpastiprina un jāizveido jauni noteikumi transportlīdzekļu ekspluatācijai kustības zonā un citās lidlauka ekspluatācijas zonās.

(12) Pamatojoties uz drošības ieteikumiem un no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām saņemtajām atsauksmēm, kā vienu no pasākumiem, ar kuru mazināt nesankcionētu nokļūšanu uz skrejceļa, Komisija identificēja vajadzību stiprināt situācijas apzināšanos starp pilotiem, gaisa satiksmes pakalpojumu darbiniekiem un transportlīdzekļu vadītājiem, kuri ekspluatē transportlīdzekli kustības zonā. Tāpēc jāparedz noteikumi, lai nodrošinātu to, ka visiem transportlīdzekļu vadītājiem, kas ekspluatē transportlīdzekli lidlauka manevrēšanas teritorijā, angļu valodas zināšanas ir operatīvā līmenī. Tomēr varētu būt gadījums, ka dažos lidlaukos šīs valodas izmantošana neuzlabo skrejceļa ekspluatācijas darbību drošību. Tāpēc kompetentās iestādes jāpilnvaro novirzīties no angļu valodas pārzināšanas prasības, ja to apstiprina drošības novērtējums par vienu vai vairākiem lidlaukiem.

(13) Transportlīdzekļu skaits vienā lidlaukā nedrīkst pārsniegt skaitu, kas vajadzīgs ekspluatācijas drošības garantēšanai. Lai atrisinātu problēmu ar izsaukuma signāla neskaidrībām, šiem transportlīdzekļiem vajadzētu būt atbilstoši aprīkotiem, tostarp ar rāciju vai ugunīm. Izņēmumi jāparedz tiem transportlīdzekļiem, kas neatbilst ekspluatācijas nosacījumiem, bet kuriem īslaicīgi jāiekļūst un jāveic darbības lidlaukā. Lai nodrošinātu to, ka Savienības tiesību akti ir saskaņoti ar *ICAO* standartiem, braukšanas noteikumiem lidlaukā vajadzētu būt balstītiem uz Čikāgas konvencijas 2. un 14. pielikumu un *ICAO* metodisko materiālu dok. Nr. 4444 PANS-ATM.

(14) Izmeklētie nelaimes gadījumi un nopietnie incidenti gaisa kuģa vilkšanas operāciju laikā liecina, ka situācijas neapzināšanās, nepietiekamas gaisa kuģa pārbaudes vai nepiemērotas vilktā gaisa kuģa ugunis naktī ir faktori, kas veicina bojājumus gaisa kuģim. Tāpēc būtu jāievieš pasākumi, lai uzlabotu drošību gaisa kuģa vilkšanas operāciju laikā saistībā ar maršrutēšanu, vadību, ugunīm, sakaru procedūrām, dažādu iesaistīto pušu koordinēšanu, kā arī īpašiem pasākumiem sliktos laika vai meteoroloģiskos apstākļos.

(15) Būtu jānosaka noteikumi, ar kuriem precizē, kādiem kustīgiem objektiem, ja neskaita transportlīdzekļus, lidlaukā vajadzētu būt izgaismotiem. Tas iekļauj arī nekonsekvences novēršanu attiecībā uz tām lidlauka zonām, uz kurām attiecas prasības par transportlīdzekļu marķēšanu un gaismām.

(16) Lai veicinātu ekspluatācijas drošību, regularitāti un efektivitāti, lidlaukos būtu jāizveido standarta manevrēšanas maršruti. Jāņem vērā gaisa kuģu transponderu ekspluatācija, ja tos atbalsta lidlauka zemes kustības vadības un kontroles sistēmas.

(17) Izmeklētie nelaimes gadījumi un incidenti, kuros iesaistīti šķēršļi uz skrejceļa, liecina par trūkumiem sakaru procesā starp gaisa satiksmes pakalpojumiem un transportlīdzekļu vadītājiem, kā arī neinformētiem gājējiem. Tāpēc jāizveido koordinētas procedūras sakariem starp lidlauka ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, lai reglamentētu tādus jautājumus kā izmantotās valodas, frekvences, gājēju pārvietošanās manevrēšanas teritorijā, signālu un citu sakaru līdzekļu izmantošana sakaru traucējumu gadījumā. Šīm procedūrām jāietver arī svarīgas ar lidlauku saistītas informācijas izplatīšana ar radiosakariem.

(18) Lai novērstu turpmākus atgadījumus, ko izraisa gājēju klātbūtne kustības zonā, nepilnvarotiem darbiniekiem būtu jāliedz iespēja iekļūt manevrēšanas teritorijā un citās kontrolētās zonās. Būtu jāveic pasākumi gājēju kustības kontroles nodrošināšanai.

(19) Regulā (ES) Nr. 139/2014 nav skaidri noteikti lidlauka ekspluatanta pienākumi attiecībā uz ekspluatācijas darbībām ziemas apstākļos. Lai saskaņotu Savienības tiesību aktus ar *ICAO* standartiem Čikāgas konvencijas 14. un 15. pielikumā, būtu jāievieš pienākumi, kas skar lidlaukus, kuri pakļauti ilgstošiem ziemas periodiem, kad skrejceļus klāj sablietēts sniegs vai ledus. Šie pienākumi būtu jābalsta uz esošajām praksēm pēc konsultēšanās ar lidmašīnu ražotājiem un *ICAO*.

(20) Lai nodrošinātu to, ka Savienības tiesību akti ir saskaņoti ar *ICAO* standartiem, lidlauka ekspluatantam būtu jānosaka pienākums novērtēt skrejceļa virsmas stāvokli un piešķirt *RWYCC* (skrejceļa stāvokļa kodu).

(21) Lidlauka apkopes programmai būtu jānodrošina, ka lidlauka ekspluatācijai vajadzīgā infrastruktūra, sistēmas, transportlīdzekļi un aprīkojums nekaitē aeronavigācijas drošībai, regularitātei un efektivitātei. Apkopes programmā būtu jāņem vērā cilvēkfaktora principi saskaņā ar Čikāgas konvencijas 14. pielikumu, un lidlauka ekspluatanta rīcībā vajadzētu būt līdzekļiem efektīvai apkopes programmas īstenošanai.

(22) Regulā (ES) Nr. 139/2014 izklāstītās prasības attiecībā uz seguma apkopi, jo īpaši saistībā ar skrejceļa virsmas saķeres parametriem, būtu jāsaskaņo ar *ICAO* standartiem, lai mazinātu risku novirzīties no skrejceļa, bet arī saistībā ar svešķermeņu klātbūtni.

(23) Pamatojoties uz attiecīgajiem noteikumiem Čikāgas konvencijas 14. pielikumā, Regula (ES) Nr. 139/2014 būtu jāpapildina ar uzlabotām prasībām lidlauka energoapgādes sistēmas apkopei un jaunām prasībām lidlauka apgaismojuma sistēmas apkopei. Papildus būtu jāiekļauj īpašās prasības lidlauka zīmju un marķējuma apkopei.

(24) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un iesniegusi to kopā ar Atzinumu Nr. 02/2018 un Nr. 03/2019 saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.

(25) Tādēļ Regula (ES) Nr. 139/2014 būtu attiecīgi jāgroza.

(26) Ņemot vērā Covid-19 uzliesmojuma ietekmi uz attiecīgo kompetento iestāžu un operatoru resursiem un lai sniegtu tiem tūlītēju palīdzību un ļautu pienācīgi sagatavoties, prasību piemērošana attiecībā uz ziņošanu par virsmas kontaminantiem, skrejceļa virsmas apstākļiem un ekspluatāciju ziemā būtu jāatliek līdz 2021. gada 12. augustam, un noteikumu piemērošana attiecībā uz kvalitātes vadības sistēmu būtu jāatliek līdz 2022. gada 27. janvārim,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 139/2014

Regulas (ES) Nr. 139/2014 I, III un IV pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

Šīs regulas pielikuma 3. punkta d) apakšpunktu, 3. punkta e) apakšpunktu, 3. punkta q) apakšpunktu un 3. punkta r) apakšpunktu, kā arī Regulas (ES) Nr. 139/2014 IV pielikuma ADR.OPS.A.057. punkta d) apakšpunkta 4. punktu piemēro no 2021. gada 12. augusta.

Pielikuma 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) un b) apakšpunktu piemēro no 2022. gada 27. janvāra.

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

Briselē, 2020. gada 8. oktobrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

I, III un IV pielikumu groza šādi:

1) regulas I pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu 6.a), 6.b) un 6.c) punktu:

"6.a) "aeronavigācijas informācijas cirkulārs (*AIC*)" ir paziņojums, kurā ir informācija, kas netiek ne izmantota *NOTAM* sagatavošanā, ne iekļauta aeronavigācijas informācijas publikācijā (*AIP*), bet attiecas uz lidojumu drošību, aeronavigāciju, tehniskiem, administratīviem vai juridiskiem jautājumiem;

6.b) "aeronavigācijas informācijas produkts" ir aeronavigācijas dati un aeronavigācijas informācija, ko nodrošina kā digitālās datu kopas vai standarta noformējumā papīra formātā vai elektroniskā datu nesējā. Ir šādi aeronavigācijas informācijas produkti:

— *AIP*, tā grozījumi un papildinājumi,

— *AIC*,

— aeronavigācijas kartes,

— *NOTAM*,

— digitālās datu kopas;

6.c) "aeronavigācijas informācijas publikācija (*AIP*)" ir publikācija, ko izdod dalībvalsts attiecīgā pilnvarotā iestāde vai ko izdod kopīgi ar šo iestādi un kas satur ilgtermiņā izmantojamu aeronavigācijas pamatinformāciju;";

b) iekļauj šādu 15.a) punktu:

"15.a) "kontaminēts skrejceļš" ir skrejceļš, kura virsmas laukuma ievērojama daļa (neatkarīgi no tā, vai izolētos apgabalos vai ne) izmantotajā garumā un platumā ir pārklāta ar vienu vai vairākām vielām, kas norādītas skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptoru sarakstā;";

c) iekļauj šādu 17.a) punktu:

"17.a) "datu kopa" ir identificējams datu krājums;";

d) iekļauj šādu 18.a) punktu:

"18.a) "sauss skrejceļš" skrejceļa apstākļu nozīmē ir skrejceļš, uz kura virsmas nav redzama mitruma un kurš nav kontaminēts tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot;";

e) iekļauj šādu 19.a) punktu:

"19.a) "svešķermenis (*FOD*)" ir nekustīgs priekšmets kustības zonā, kam nav ekspluatācijas vai aeronavigācijas funkciju un kurš varētu apdraudēt gaisa kuģa ekspluatāciju;";

f) iekļauj šādu 24.a) un 24.b) punktu:

"24.a) "apgaismojuma sistēmas uzticamība" nozīmē iespējamību, ka pabeigto sistēmu varēs ekspluatēt norādītās tolerances robežās un sistēma ir izmantojama ekspluatācijā;

24.b) "atrašanās vietas indikatori" nozīmē jaunāko spēkā esošo dokumenta "Atrašanās vietas indikatori" izdevumu (dok. Nr. 7910), ko apstiprinājusi un publicējusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija;";

g) iekļauj šādu 34.a) un 34.b) punktu:

"34.a) "*NOTAM*" ir paziņojums, kurš tiek nosūtīts pa telesakaru līdzekļiem un kurš satur informāciju par jebkuras aeronavigācijas iekārtas, pakalpojuma, procedūras ieviešanu, stāvokli vai izmaiņām tajā, kā arī par apdraudējumu, par kuru ir svarīgi laikus brīdināt ar lidojumu saistīto personālu;

34.b) "*NOTAM* kods" ir kods, kas norādīts jaunākajā spēkā esošajā dokumenta "Aeronavigācijas pakalpojumu procedūras – *ICAO* saīsinājumi un kodi (PANS-ABC – dok. Nr. 8400), ko apstiprinājusi un publicējusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija;";

h) iekļauj šādu 38.a), 38.b), 38.c), 38.d), 38.e), 38.f), 38.g) un 38.h) punktu:

"38.a) "skrejceļa stāvokļa novērtējuma matrica (*RCAM*)" ir matrica, kas ļauj novērtēt skrejceļa stāvokļa kodu (*RWYCC*), izmantojot saistītās procedūras, pamatojoties uz skrejceļa virsmas stāvokļa novērojumiem un pilota ziņojumiem par bremzēšanas darbībām;

38.b) "skrejceļa stāvokļa kods (*RWYCC*)" ir skaitlis, ko izmanto skrejceļa stāvokļa ziņojumā (*RCR*), kas apraksta skrejceļa virsmas stāvokļa ietekmi uz lidmašīnas ātruma samazināšanas un laterālo kontroli;

38.c) "skrejceļa stāvokļa ziņojums (*RCR*)" ir visaptverošs standartizēts ziņojums par skrejceļa virsmas stāvokli un tā ietekmi uz lidmašīnas nosēšanos un pacelšanos, ko apraksta, izmantojot skrejceļa stāvokļa kodu;

38.d) "skrejceļa gala drošības zona" (*RESA*) ir zona, kas atrodas simetriski uz abām pusēm no skrejceļa ass līnijas turpinājuma un pieguļ lidjoslas galam un kas ir paredzēta galvenokārt bojājuma riska samazināšanai lidmašīnai, kas veic priekšlaicīgu zemskari vai skrejceļa pārskreju;

38.e) "gaidīšanas vieta pie skrejceļa" ir noteikta vieta, kas paredzēta, lai aizsargātu skrejceļu, šķēršļu ierobežošanas virsmu vai instrumentālās nosēšanās sistēmas (*ILS*) vai nosēšanās vadības mikroviļņu sistēmas (*MLS*) kritisko/jutīgo zonu, un kurā manevrējošiem gaisa kuģiem un transportlīdzekļiem jāapstājas un jāgaida, ja nav citu norādījumu no lidlauka lidojumu vadības torņa;

38.f) "skrejceļa josla" ir noteikta zona, kas iekļauj skrejceļu un bremzēšanas joslas, ja tādas ir, un ir paredzēta:

a) lai samazinātu risku nodarīt bojājumus gaisa kuģiem, kas nobrauc no skrejceļa;

b) lai aizsargātu gaisa kuģus, kas lido pāri skrejceļam pacelšanās vai nosēšanās laikā;

38.g) "skrejceļa virsmas stāvoklis" ir *RCR* izmantotais skrejceļa virsmas stāvokļa apraksts, kas rada pamatu *RWYCC* noteikšanai lidmašīnas veiktspējas aprēķiniem;

38.h) "skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptori" ir viena no šādām vielām uz skrejceļa virsmas:

a) sablietēts sniegs: sniegs, kas sablietēts tik cietā masā, ka lidmašīnas riepas ar ekspluatācijas spiedienu un slodzi brauks pa virsmu, to īpaši vēl vairāk nesablietējot vai neiebraucot tajā grambas;

b) sauss sniegs: sniegs, no kura nevar viegli izveidot piku;

c) sarma: ledus kristāli, kas veidojas no gaisa mitruma uz virsmas, kura ir sasalšanas vai zemākā temperatūrā; sarma no ledus atšķiras ar to, ka sarmas kristāli aug patstāvīgi un tāpēc tiem ir graudaināka struktūra;

d) ledus: sasalis ūdens vai sablietēts sniegs, kas kļuvis par ledu aukstos un sausos apstākļos;

e) šķīdonis: sniegs, kas satur tik daudz ūdens, ka ūdens no tā pilēs, ja to paņems rokās, un šļakstīsies, ja tam ar spēku uzkāps virsū;

f) stāvošs ūdens: ūdens, kura kārtas biezums ir lielāks par 3 mm;

g) slapjš ledus: ledus, virs kura ir ūdens vai kūstošs ledus;

h) slapjš sniegs: sniegs, kurā ir pietiekami daudz ūdens, lai varētu izveidot blīvu, cietu piku, bet no tās nevarētu izspiest ūdeni;";

i) iekļauj šādu 41.a), 41.b) un 41.c) punktu:

"41.a) "slideni slapjš skrejceļš" ir slapjš skrejceļš, kura virsmas saķeres parametri nozīmīgā tā daļā raksturoti kā pasliktināti;

41.b) "*SNOWTAM*" ir:

a) laikā no 2021. gada 7. janvāra līdz 2021. gada 12. augustam – īpašas sērijas *NOTAM*, kuru sagatavo īpašā formātā un ar kuru paziņo par bīstamiem apstākļiem sakarā ar sniega, ledus, šķīdoņa vai stāvoša ūdens vai ar to saistīta ūdens, šķīdoņa un ledus klātbūtni kustības zonā vai šādu apstākļu izbeigšanos;

b) laikā no 2021. gada 12. augusta – īpašas sērijas *NOTAM*, kuru sagatavo standarta formātā un kurā iekļauj virsmas stāvokļa ziņojumu ar informāciju par bīstamiem apstākļiem sakarā ar sniega, ledus, šķīdoņa, sarmas vai ar to saistīta ūdens klātbūtni kustības zonā vai šādu apstākļu izbeigšanos;

41.c) "īpaši sagatavots ziemas skrejceļš" ir skrejceļš ar sausu, sasalušu virsmu, ko veido sablietēts sniegs vai ledus, vai abi un kas ir apstrādāta ar smiltīm vai granti vai kas ir mehāniski apstrādāta skrejceļa saķeres uzlabošanai;";

j) 47) punktu aizstāj ar šādu:

"47) "sertifikāta noteikumi" ir:

— *ICAO* atrašanās vietas indikatori,

— ekspluatācijas apstākļi (*VFR*/*IFR*, dienā/naktī),

— lidmašīnas ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem,

— skrejceļš,

— deklarētās distances,

— skrejceļa tipi un nodrošinātās pieejas,

— lidlauka kodētais apzīmējums,

— gaisa kuģu ekspluatācijas darbību tvērums ar augstāko lidlauka kodētā apzīmējuma burtu,

— perona pārvaldības pakalpojumu sniegšana (jā/nē),

— aizsardzības līmenis glābšanas un ugunsdzēšanas ziņā;";

k) 48) punktu aizstāj ar šādu:

48) "vizuāli līdzekļi" ir rādītāji un signālierīces, marķējumi, gaismas, zīmes un marķieri vai to kombinācijas;";

l) pievieno šādu 49) punktu:

"49) "slapjš skrejceļš" ir skrejceļš, kura virsma tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot, ir pārklāta ar jebkādu redzamu mitrumu vai līdz 3 mm (ieskaitot) biezu ūdens kārtu.";

2) regulas III pielikumu groza šādi:

a) ADR.OR.D.007. punktu aizstāj ar šādu:

"**ADR.OR.D.007. Aeronavigācijas datu un aeronavigācijas informācijas pārvaldība**

a) Kā daļu no savas pārvaldības sistēmas lidlauka ekspluatants īsteno un uztur kvalitātes vadības sistēmu, kas aptver šādas darbības:

1) tā darbības saistībā ar aeronavigācijas datiem;

2) tā darbības saistībā ar aeronavigācijas informācijas sniegšanu.

b) Kā daļu no savas pārvaldības sistēmas lidlauka ekspluatants izveido drošības pārvaldības sistēmu, lai nodrošinātu to ekspluatācijas datu drošību, kurus tas saņem vai sagatavo, vai izmanto citādi, lai piekļuve šādiem ekspluatācijas datiem būtu tikai pilnvarotām personām.

c) Lidlauka ekspluatanta drošības pārvaldības sistēmā definē šādus elementus:

1) procedūras attiecībā uz datu drošības riska novērtējumu un mazināšanu, drošības uzraudzību un uzlabošanu, drošības pārskatiem un gūtās pieredzes izplatīšanu;

2) līdzekļus, kas nepieciešami, lai konstatētu drošības noteikumu neievērošanu un pievērstu personāla uzmanību attiecīgajiem brīdinājumiem drošības jomā;

3) līdzekļus, ar kuriem kontrolē drošības noteikumu pārkāpumu ietekmi un nosaka vajadzīgo rīcību situācijas labošanai un attiecīgās riska mazināšanas procedūras, lai izvairītos no situācijas atkārtošanās.

d) Lidlauka ekspluatants gādā par to, lai tiktu veiktas tā personāla drošības pārbaudes attiecībā uz aeronavigācijas datu drošību.

e) Lidlauka ekspluatants veic vajadzīgos pasākumus, lai aizsargātu savus aeronavigācijas datus no kiberdrošības apdraudējumiem.";

b) ADR.OR.D.017. punktu aizstāj ar šādu:

"**ADR.OR.D.017. Apmācība un profesionalitātes pārbaudes programmas**

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno apmācību programmu lidlauka ekspluatācijā, apkopē un pārvaldībā iesaistītajiem darbiniekiem, lai gādātu par viņu pastāvīgu kompetenci un to, lai viņi zinātu noteikumus un procedūras, kas attiecas uz lidlauka ekspluatāciju un viņu funkciju un uzdevumu saistību ar lidlauka ekspluatāciju kopumā.

b) Punkta a) apakšpunktā minētā apmācība:

(1) iekļauj sākotnējo, periodisko, prasmju atsvaidzināšanas apmācību un tālākapmācību;

(2) ir atbilstoša darbinieku funkcijām un uzdevumiem;

(3) iekļauj piemērojamās lidlauka ekspluatācijas procedūras un prasības, kā arī vadīšanu.

c) Lidlauka ekspluatants gādā, lai visi citi darbinieki, tostarp darbinieki no citām organizācijām, kuri veic darbības vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, kuri var bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, ir pienācīgi apmācīti un kvalificēti šādai piekļuvei bez pavadības.

d) Punkta c) apakšpunktā minētā apmācība:

1) iekļauj sākotnējo, periodisko, prasmju atsvaidzināšanas apmācību un tālākapmācību;

2) iekļauj piemērojamās lidlauka ekspluatācijas procedūras un prasības, kā arī vadīšanu.

e) Lidlauka ekspluatants gādā, lai a) un c) apakšpunktos minētie darbinieki būtu sekmīgi pabeiguši vajadzīgo sākotnējo apmācību, pirms tiem ļauj:

1) veikt pienākumus bez uzraudzības;

2) bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās.

Sākotnējā apmācība iekļauj pienācīga ilguma teorētisko un praktisko apmācību un darbinieku kompetences novērtējumu pēc apmācību sniegšanas.

f) Lai turpinātu veikt pienākumus bez uzraudzības un varētu bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, ja vien nav citādi noteikts šajā daļā un Part-ADR.OPS, lidlauka ekspluatants gādā, lai a) un c) apakšpunktā minētie darbinieki tiktu apmācīti par noteikumiem un procedūrām, kas saistītas ar lidlauka ekspluatāciju, sekmīgi pabeidzot:

1) periodisko apmācību intervālos, kas nepārsniedz 24 mēnešus kopš sākotnējās apmācības pabeigšanas. Ja periodiskā apmācība sākta intervāla pēdējos 3 kalendārajos mēnešos, jaunais intervāla periods tiek skaitīts no sākotnējā intervāla beigu datuma;

2) prasmju atsvaidzināšanas apmācība pirms pienākumu veikšanas bez uzraudzības vai ar atļauju bez pavadības iekļūt lidlauka kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās, ja viņi nav veikuši šos pienākumus laikposmā, kas nav mazāks par 3 mēnešiem un nav ilgāks par 12 secīgiem mēnešiem. Gadījumā, ja prombūtne bijusi ilgāka par 12 secīgiem mēnešiem, šādi darbinieki apgūst sākotnējo apmācību saskaņā ar c) apakšpunktu;

3) tālākapmācība gadījumā, ja viņu darba vidē vai uzticētajos uzdevumos notikušas izmaiņas.

g) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno profesionalitātes pārbaudes programmu a) apakšpunktā minētajiem darbiniekiem un gādā, lai c) apakšpunktā minētie darbinieki apliecinātu savas prasmes uzdevumu veikšanā saskaņā ar kvalifikācijas pārbaudes programmu, gādājot par:

1) šā personāla pastāvīgu kompetenci;

2) to, ka šis personāls zina noteikumus un procedūras, kas attiecas uz tā funkcijām un uzdevumiem.

Ja nav citādi noteikts šajā daļā un Part-ADR.OPS, lidlauka ekspluatants gādā, lai a) un c) apakšpunktā minētajām personām tiktu veiktas profesionalitātes pārbaudes intervālos, kas nepārsniedz 24 mēnešus kopš sākotnējās apmācības pabeigšanas.

h) Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka:

1) apmācību nodrošināšanai tiktu izmantoti pienācīgi kvalificēti un pieredzējuši instruktori un profesionalitātes pārbaužu novērtējumam – pienācīgi kvalificēti un pieredzējuši eksaminētāji;

2) apmācību nodrošināšanai un, attiecīgā gadījumā, profesionalitātes pārbaužu veikšanai tiek izmantoti piemēroti objekti, līdzekļi un aprīkojums.

i) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras apmācību un profesionalitātes pārbaudes programmu izveidei un īstenošanai un:

1) saglabā attiecīgo informāciju par kvalifikāciju, apmācību un profesionalitātes pārbaudēm, lai pierādītu atbilstību šai prasībai;

2) pēc pieprasījuma šo informāciju dara pieejamu attiecīgajiem darbiniekiem;

3) ja kādu darbinieku pieņem darbā cits darba devējs, šo informāciju par minēto personu pēc pieprasījuma dara pieejamu jaunajam darba devējam.";

c) ADR.OR.D.035. punkta d) apakšpunktu groza šādi:

i) 6) punktu aizstāj ar šādu:

"6) apdraudējumu reģistru tā pašreizējā redakcijā;";

ii) pievieno šādu 7) un 8) punktu:

"7) braukšanas atļaujas un, vajadzības gadījumā, valodu zināšanu sertifikātus vismaz četrus gadus pēc personas nodarbinātības beigām, vai braukšanas atļaujas atsaukšanai vai anulēšanai, vai līdz brīdim, kad šo darbības jomu auditējusi kompetentā iestāde;

8) transportlīdzekļu atļaujas un lidlauka ekspluatanta transportlīdzekļu apkopes reģistrus vismaz četrus gadus pēc tam, kad tiek pārtraukta transportlīdzekļa ekspluatācija, vai līdz šo jomu auditējusi kompetentā iestāde.";

3) regulas IV pielikumu groza šādi:

a) ADR.OPS.A.010. punktu aizstāj ar šādu:

"**ADR.OPS.A.010. Prasības attiecībā uz datu kvalitāti**

Lidlauka ekspluatantam ir noslēgtas oficiālas vienošanās ar organizācijām, ar kurām tas veic aeronavigācijas datu vai aeronavigācijas informācijas apmaiņu, un tas nodrošina:

a) ka visi ar lidlauku un pieejamajiem pakalpojumiem saistītie dati tiek sniegti prasītajā kvalitātē; ka datu ģenerēšanā tiek ievērotas datu kvalitātes prasības (*DQR*), kas tiek uzturētas arī datu pārraides laikā;

b) ka aeronavigācijas datu precizitāte ir tāda, kā norādīts aeronavigācijas datu katalogā;

c) ka aeronavigācijas datu integritāte tiek saglabāta visā datu apstrādes procesā no datu ģenerēšanas līdz pārraidei, pamatojoties uz aeronavigācijas datu katalogā norādīto integritātes klasifikāciju. Papildus ievieš procedūras, lai:

1) attiecībā uz parastajiem datiem – tiktu novērsti to bojājumi visā to apstrādes procesā;

2) attiecībā uz būtiskajiem datiem – tie netiktu sabojāti nevienā visa procesa posmā un lai pēc vajadzības tiktu iekļauti papildu procesi nolūkā novērst iespējamos riskus vispārējā sistēmas arhitektūrā, tādējādi nodrošinot datu integritāti attiecīgajā līmenī;

3) attiecībā uz kritiskajiem datiem – tie netiktu sabojāti nevienā visa procesa posmā un lai tiktu ietverti papildu integritātes nodrošināšanas procesi, kas pilnībā novērš tādu kļūmju izraisītas sekas, kuras vispārējās sistēmas arhitektūras pilnīgā analīzē identificētas kā iespējami datu integritātes apdraudējumi;

d) ka aeronavigācijas datu izšķirtspēja ir samērīga ar faktisko datu precizitāti;

e) aeronavigācijas datu izsekojamību;

f) aeronavigācijas datu savlaicīgumu, ietverot spēkā esības termiņu ierobežojumus;

g) aeronavigācijas datu pilnīgumu;

h) ka sniegto datu formāts atbilst norādītajām prasībām.";

b) pievieno šādu ADR.OPS.A.020.–ADR.OPS.A.055. punktu:

"**ADR.OPS.A.020. Kopējās atsauces sistēmas**

Aeronavigācijas vajadzībām lidlauka ekspluatants izmanto:

a) Pasaules ģeodēzisko sistēmu 1984 (WGS-84) kā horizontālo atsauces sistēmu;

b) vidējā jūras līmeņa (*MSL*) datus kā vertikālo atsauces sistēmu;

c) Gregora kalendāru un koordinēto universālo laiku (*UTC*) kā laika atskaites sistēmas.

ADR.OPS.A.025. Datu kļūdu atklāšana un autentifikācija

Veicot datu ģenerēšanu, apstrādi vai pārraidīšanu aeronavigācijas informācijas pakalpojumu (*AIS*) sniedzējam, lidlauka ekspluatants:

a) nodrošina, ka aeronavigācijas datu pārraidīšanas un uzglabāšanas laikā tiek izmantotas digitālas datu kļūdu atklāšanas metodes, lai atbalstītu piemērojamos datu integritātes līmeņus;

b) nodrošina, ka aeronavigācijas datu pārsūtīšanā izmanto piemērotu autentificēšanas procesu, kas ļauj saņēmējiem apstiprināt, ka dati vai informācija ir pārraidīti no sankcionēta avota.

ADR.OPS.A.030. Aeronavigācijas datu katalogs

Veicot datu ģenerēšanu, apstrādi vai pārraidīšanu *AIS* sniedzējam, lidlauka ekspluatants nodrošina, ka Komisijas Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 (*) III pielikuma (Part-ATM/ANS.OR) 1. papildinājumā minētie aeronavigācijas dati atbilst datu katalogā noteiktajām specifikācijām.

ADR.OPS.A.035. Datu validācija un verifikācija

Veicot datu ģenerēšanu, apstrādi vai pārraidīšanu *AIS* sniedzējam, lidlauka ekspluatants nodrošina, ka tiek izmantotas validācijas un verifikācijas metodes, lai aeronavigācijas dati atbilstu saistītajām *DQR*. Turklāt:

a) verifikācija nodrošina, ka aeronavigācijas dati tiek saņemti nebojāti un ka aeronavigācijas datu apstrādes process neizraisa datu sabojāšanu;

b) aeronavigācijas datus un aeronavigācijas informāciju, ko ievada manuāli, verificē neatkarīgā kārtā, lai atklātu jebkādas kļūdas, kas varētu būt ieviesušās;

c) izmantojot aeronavigācijas datus, lai iegūtu vai aprēķinātu jaunus aeronavigācijas datus, sākotnējos datus verificē un validē, izņemot, ja tos saņem no autoritatīva avota.

ADR.OPS.A.040. Prasības attiecībā uz kļūdu labošanu

Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka:

a) kļūdas, ko konstatē datu ģenerēšanas laikā un pēc datu nodošanas, tiek ņemtas vērā, izlabotas vai atrisinātas;

b) prioritāte tiek piešķirta tādu kļūdu pārvaldībai, kas atklātas kritiskajos un būtiskajos aeronavigācijas datos.

ADR.OPS.A.045. Metadati

Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka metadati ietver vismaz:

a) to organizāciju vai struktūru identifikāciju, kuras veic jebkādas aeronavigācijas datu ģenerēšanas, pārraidīšanas vai manipulācijas darbības;

b) veikto darbību;

c) darbības veikšanas datumu un laiku.

ADR.OPS.A.050. Datu pārraidīšana

Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka aeronavigācijas dati tiek pārraidīti, izmantojot elektroniskus līdzekļus.

ADR.OPS.A.055. Rīki un programmatūra

Veicot aeronavigācijas datu ģenerēšanu, apstrādi vai pārsūtīšanu *AIS* sniedzējam, lidlauka ekspluatants nodrošina, ka rīki un programmatūra, ko izmanto, lai atbalstītu vai automatizētu aeronavigācijas datu apstrādes procesus, pilda to funkcijas, neradot nelabvēlīgu ietekmi uz aeronavigācijas datu kvalitāti.

_____

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp.).";

c) pievieno šādu ADR.OPS.A.057. punktu:

"**ADR.OPS.A.057. *NOTAM* sagatavošana**

a) Lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā un īsteno procedūras, saskaņā ar kurām tas sagatavo *NOTAM*, ko izdod attiecīgais aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējs:

i) kas satur informāciju par jebkuras aeronavigācijas iekārtas, pakalpojuma, procedūras vai apdraudējuma ieviešanu, stāvokli vai izmaiņām, par kurām laikus zināt ir būtiski lidojumu operācijās iesaistītajiem darbiniekiem;

ii) kas satur īslaicīgu pagaidu informāciju par ekspluatācijai būtiskām pastāvīgām izmaiņām vai ilglaicīgām pagaidu izmaiņām, izņemot attiecībā uz izsmeļošu tekstu un/vai grafisko informāciju vai abu kombināciju;

2) norīko lidlauka darbiniekus, kas sekmīgi pabeiguši attiecīgo apmācību un apliecinājuši savu kompetenci, lai sagatavotu *NOTAM* un sniegtu attiecīgo informāciju aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējiem, ar kuriem tam ir vienošanās;

3) gādā, lai visi citi lidlauka darbinieki, kuru pienākumos ietilpst *NOTAM* izmantošana, ir sekmīgi pabeiguši attiecīgo apmācību un apliecinājuši savu kompetenci šajā ziņā.

b) Lidlauka ekspluatants sagatavo *NOTAM*, kad ir jāsniedz šāda informācija:

1) lidlauku vai helikopteru lidlauku, vai skrejceļu izveidošana, slēgšana vai būtiskas izmaiņas to darbībā;

2) lidlauka pakalpojumu ieviešana, atsaukšana vai būtiskas izmaiņas to darbībā;

3) radionavigācijas līdzekļu un sakaru "gaiss-zeme" pakalpojumu ieviešana, atsaukšana un to darbības spējas būtiskas izmaiņas, par kurām ir atbildīgs lidlauka ekspluatants;

4) rezerves un sekundāro sistēmu nepieejamība, kas tieši ietekmē ekspluatāciju;

5) vizuālo līdzekļu ieviešana, atsaukšana un būtiskas to izmaiņas;

6) lidlauka apgaismojuma sistēmu galveno sastāvdaļu darbības pārtraukšana vai atsākšana;

7) aeronavigācijas pakalpojumu ieviešana, atsaukšana vai to darbības spējas būtiskas izmaiņas, par kurām ir atbildīgs lidlauka ekspluatants;

8) būtisku defektu vai traucēkļu rašanās vai novēršana manevrēšanas teritorijā;

9) degvielas, eļļas un skābekļa pieejamības izmaiņas un ierobežojumi;

10) par aeronavigācijas šķēršļiem brīdinošu aizsarggaismu ierīkošana, aizvākšana vai ekspluatācijas atsākšana;

11) plānota lāzera staru, lāzera ekrānu un starmešu izmantošana lidlauka apkārtnē, ja pilotiem varētu būt pasliktināta redzamība naktī;

12) aeronavigācijas šķēršļu novietošana, aizvākšana vai to izmaiņas pacelšanās/augstuma uzņemšanas, otrā riņķa uzsākšanas, nolaišanās zonās, kā arī skrejceļa joslā;

13) lidlaukam/helikopteru lidlaukam noteiktās glābšanas un ugunsdzēšanas kategorijas izmaiņas;

14) sniega, šķīdoņa, ledus, radioaktīvu materiālu, toksisku ķīmisku vielu, vulkānisko pelnu sanesu vai ūdens radītu bīstamu apstākļu pastāvēšana, novēršana vai būtiskas šādu apstākļu izmaiņas kustības zonā;

15) par slideni slapju skrejceļu vai skrejceļa daļu;

16) par skrejceļu, kas nav pieejams skrejceļa marķēšanas darbu dēļ; vai, vajadzības gadījumā, informācija par starplaiku, kas vajadzīgs, lai nodrošinātu skrejceļa pieejamību, ja šādiem darbiem izmantotais aprīkojums var tikt noņemts;

17) par apdraudējumiem, kas ietekmē aeronavigāciju, tostarp savvaļas dzīvnieku klātesamību, šķēršļiem, gaismām un nozīmīgiem notikumiem.

c) Punkta b) apakšpunktā minētajām vajadzībām lidlauka ekspluatants nodrošina, ka:

1) *NOTAM* izdod savlaicīgi, lai skartajām pusēm būtu pietiekams laiks vajadzīgo pasākumu veikšanai, izņemot neizmantojamības, radioaktīvu materiālu vai toksisku ķimikāliju noplūšanas un citu neparedzamu notikumu gadījumā;

2) *NOTAM*, ar kurām informē par saistīto objektu, dienestu un aeronavigācijas līdzekļu neizmantojamību lidlaukā, norāda aplēsto neizmantojamības periodu vai laiku, kad ir gaidāma izmantojamības atjaunošana;

3) trīs mēnešu laikā no pastāvīga *NOTAM* izdošanas *NOTAM* ietverto informāciju iekļauj attiecīgajos aeronavigācijas informācijas produktos;

4) trīs mēnešu laikā no ilglaicīga pagaidu *NOTAM* izdošanas *NOTAM* ietverto informāciju iekļauj *AIP* papildinājumā;

5) ja *NOTAM*, kam ir aplēsts derīguma termiņš, šāds termiņš negaidīti pārsniedz trīs mēnešus, izdod aizstājēju *NOTAM*, ja vien nav paredzams, ka konkrētais stāvoklis turpināsies ilgāk nekā vēl trīs mēnešus; tādā gadījumā lidlauka ekspluatants nodrošina, ka informāciju publicē *AIP* papildinājumā.

d) Turklāt lidlauka ekspluatants nodrošina, ka:

1) izņemot d) apakšpunkta 4) punktā paredzētos gadījumus, katrs tā sagatavotais *NOTAM* ietver vajadzīgo informāciju secībā, kas norādīta *NOTAM* formāta paraugā, kas iekļauts šā pielikuma 1. papildinājumā;

2) *NOTAM* tekstu veido apzīmējumi/vienota saīsināta standarta frāzes, kas noteiktas *ICAO NOTAM* kodam, un to papildina ar *ICAO* saīsinājumiem, rādītājiem, identifikatoriem, apzīmējumiem, izsaukuma signāliem, frekvencēm, skaitļiem un vienkāršu valodu;

3) *NOTAM* tiek sagatavots angļu valodā vai attiecīgās valsts valodā, ja tā vienojas ar attiecīgo aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzēju;

4) informāciju par sniegu, šķīdoni, ledu, sarmu un stāvošu ūdeni vai ūdeni, kas saistīts ar sniegu, šķīdoni, ledu vai sarmu kustības zonā, paziņo, izmantojot *SNOWTAM*, kurā informāciju sniedz tādā secībā, kas atbilst šā pielikuma 2. papildinājumā noteiktajam *SNOWTAM* formātam;

5) ja *NOTAM* ir kļūda, sagatavo *NOTAM* ar jaunu numuru, kas aizstāj kļūdaino *NOTAM*, vai kļūdaino *NOTAM* atceļ un sagatavo jaunu *NOTAM*;

6) ja sagatavo *NOTAM*, ar ko atceļ vai aizstāj iepriekš sagatavotu *NOTAM*:

(a) norāda iepriekšējā *NOTAM* sēriju un numuru/gadu;

(b) abiem *NOTAM* ir vienāds atrašanās vietas indikators un temats;

7) ar jaunu *NOTAM* atceļ vai aizstāj tikai vienu *NOTAM*;

8) katrs *NOTAM* attiecas tikai uz vienu tematu un tikai vienu temata aspektu;

9) katrs *NOTAM* ir iespējami īss un sagatavots tā, lai tā nozīme būtu skaidra, bez vajadzības atsaucei izmantot citu dokumentu;

10) sagatavots *NOTAM*, kas satur pastāvīgu informāciju vai ilglaicīgu pagaidu informāciju, iekļauj atbilstošas norādes uz *AIP* vai *AIP* papildinājumu;

11) *ICAO* atrašanās vietas indikatori, kas iekļauti sagatavotā *NOTAM*, lidlaukam ir tie, kas iekļauti atrašanās vietas indikatoros. Neizmanto šo indikatoru saīsināto formu.

e) Lidlauka ekspluatants pēc sevis sagatavotā *NOTAM* publikācijas pārskata tā saturu, lai nodrošinātu tā pareizību un informācijas izplatīšanu visiem attiecīgajiem lidlauka darbiniekiem un organizācijām lidlaukā.

f) Lidlauka ekspluatants uzglabā reģistrus:

1) par sagatavotajiem un izdotajiem *NOTAM*;

2) attiecībā uz a) apakšpunkta 2) un 3) punkta ieviešanu.";

d) pievieno šādu ADR.OPS.A.060. punktu:

"**ADR.OPS.A.060. Ziņošana par virsmas kontaminantiem**

Lidlauka ekspluatants ziņo aeronavigācijas informācijas pakalpojumu un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībām par ekspluatācijā nozīmīgiem jautājumiem, kas ietekmē gaisa kuģa un lidlauka ekspluatācijas darbības kustības zonā, jo īpaši gadījumā, ja tajā atrodas:

a) ūdens;

b) sniegs;

c) šķīdonis;

d) ledus;

e) sarma;

f) šķidrās ķimikālijas vai citi kontaminanti pretapledošanas vai atledošanas nodrošināšanai;

g) sniega sanesas vai kupenas.";

e) pievieno šādu ADR.OPS.065. punktu:

"**ADR.OPS.A.065. Ziņošana par skrejceļa virsmas stāvokli**

a) Lidlauka ekspluatants ziņo par skrejceļa virsmas stāvokli par katru skrejceļa trešdaļu, izmantojot skrejceļa stāvokļa ziņojumu (*RCR*). Ziņojumā iekļauj skrejceļa stāvokļa kodu (*RWYCC*), izmantojot ciparus no 0 līdz 6, kontaminantu pārklājumu un kārtas biezumu un aprakstu, izmantojot šādus terminus:

1) SABLIETĒTS SNIEGS;

2) SAUSS;

3) SAUSS SNIEGS;

4) SAUSS SNIEGS UZ SABLIETĒTA SNIEGA;

5) SAUSS SNIEGS UZ LEDUS;

6) SARMA;

7) LEDUS;

8) SLIDENI SLAPJŠ;

9) ŠĶĪDONIS;

10) ĪPAŠI SAGATAVOTS ZIEMAS SKREJCEĻŠ;

11) STĀVOŠS ŪDENS;

12) ŪDENS UZ SABLIETĒTA SNIEGA;

13) SLAPJŠ;

14) SLAPJŠ LEDUS;

15) SLAPJŠ SNIEGS;

16) SLAPJŠ SNIEGS UZ SABLIETĒTA SNIEGA;

17) SLAPJŠ SNIEGS UZ LEDUS;

18) ĶĪMISKI APSTRĀDĀTS;

19) IZBĀRSTĪTAS SMILTIS.

b) Ziņošanu sāk, kad ūdens, sniega, šķīdoņa, ledus vai sarmas dēļ ir nozīmīgas izmaiņas skrejceļa virsmas stāvoklī.

c) Ziņošanu par skrejceļa virsmas stāvokli turpina, atspoguļojot nozīmīgas izmaiņas, līdz skrejceļš vairs nav kontaminēts. Kad rodas šāda situācija, lidlauka ekspluatants izdod *RCR*, kurā atbilstoši situācijai paziņo, ka skrejceļš ir slapjš vai sauss.

d) Nav jāziņo par saķeres mērījumiem.

e) Kad skrejceļš ar mākslīgo virsmu vai daļa no tā ir slideni slapja, lidlauka ekspluatants šādu informāciju dara zināmu attiecīgajiem lidlauka lietotājiem. To dara, sagatavojot *NOTAM* un aprakstot skartās daļas atrašanās vietu.";

f) pievieno šādu 1. papildinājumu:

"1. papildinājums

NOTAM FORMĀTS

Prioritātes atzīme		→
Adrese		
		≪≡
Iesniegšanas datums un laiks		→
Sagatavotāja indikators		≪≡(
Ziņojumu sērija, numurs un identifikators		
NOTAM, kas satur jaunu informāciju	.....NOTAMN (sērija un numurs/gads)	
NOTAM, kas aizstāj iepriekšēju NOTAM	.....NOTAMR ..... (sērija un numurs/gads) (aizstājamā NOTAM sērija un numurs/gads)	
NOTAM, kas atceļ iepriekšēju NOTAM	.....NOTAMC ..... (sērija un numurs/gads) (atceļamā NOTAM sērija un numurs/gads)	≪≡

Apzīmētāji										
	FIR	NOTAM kods	Satiksme	Mērķis	Līmenis	Apakšējā robežvērtība	Augšējā robežvērtība	Koordinātas, rādiuss	
Q)		Q							≪≡
ICAO atrašanās vietas indikators, kur atrodas ziņojumā minētais objekts, gaisa telpa vai stāvoklis								A) →	

Derīguma termiņš			
No (datuma–laika grupa)	B)		→
Līdz (PERM vai datuma–laika grupa)	C)	**EST* PERM***	≪≡
Laika grafiks *(ja piemērojams)*	D)		→
			≪≡

NOTAM teksts; ieraksts vienkāršā valodā (izmantojot ICAO saīsinājumus)
E)
≪≡

Apakšējā robežvērtība	F) →	
Augšējā robežvērtība	G)	) ≪≡
Paraksts.		

***Lieko svītrot**"

g) pievieno šādu 2. papildinājumu

"2. papildinājums

***SNOWTAM* FORMĀTS**

(*COM* virsraksts)	(Prioritātes rādītājs	(Adreses)		<=
	(Iesniegšanas datums un laiks)	(Ģenerētāja indikators)		<=
(Saīsināts virsraksts)	(*SWAA** SĒRIJAS NUMURS) S W * *	(ATRAŠANĀS VIETAS INDIKATORI)	(NOVĒRTĒJUMA DATUMS UN LAIKS	(PĒC IZVĒLES) <=(
SNOWTAM →	(Sērijas numurs) <=			

Lidmašīnas veiktspējas aprēķina sadaļa			
(LIDLAUKA ATRAŠANĀS VIETAS INDIKATORI)	M	A)	<=
(NOVĒRTĒJUMA DATUMS/LAIKS *(novērtējuma pabeigšanas laiks pēc UTC)*)	M	B)	→
(MAZĀKAIS SKREJCEĻA APZĪMĒJUMA NUMURS)	M	C)	→
(SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODS (*RWYCC*) KATRAI SKREJCEĻA TREŠDAĻAI) (no skrejceļa stāvokļa novērtējuma matricas (*RCAM*) 0, 1, 2, 3, 4, 5 vai 6)	M	D)	//→
(PIESĀRŅOJUMA PĀRKLĀJUMS PROCENTOS KATRĀ SKREJCEĻA TREŠDAĻĀ)	C	E)	//→
NESABLIETĒTA KONTAMINANTA KĀRTAS BIEZUMS (mm) KATRĀ SKREJCEĻA TREŠDAĻĀ	C	F)	//→
(STĀVOKĻA APRAKSTS PAR VISU SKREJCEĻA GARUMU) (novērots katrā skrejceļa trešdaļā, sākot no sliekšņa ar mazāko apzīmējuma numuru) SABLIETĒTS SNIEGS SAUSS SAUSS SNIEGS SAUSS SNIEGS UZ SABLIETĒTA SNIEGA SAUSS SNIEGS UZ LEDUS SARMA LEDUS SLIDENI SLAPJŠ ŠĶĪDONIS ĪPAŠI SAGATAVOTS ZIEMAS SKREJCEĻŠ STĀVOŠS ŪDENS ŪDENS UZ SABLIETĒTA SNIEGA SLAPJŠ → SLAPJŠ LEDUS SLAPJŠ SNIEGS SLAPJŠ SNIEGS UZ SABLIETĒTA SNIEGA SLAPJŠ SNIEGS UZ LEDUS	M	G)	//
(SKREJCEĻA PLATUMS, UZ KURU ATTIECAS SKREJCEĻA STĀVOKĻA KODI, JA TAS IR MAZĀKS NEKĀ PUBLICĒTAIS PLATUMS)	O	H)	<==
Situācijas apzināšanas sadaļa			
(SAMAZINĀTS SKREJCEĻA GARUMS, JA TAS IR MAZĀKS NEKĀ PUBLICĒTAIS GARUMS (m))	O	I)	→
SNIEGVILKSNIS UZ SKREJCEĻA	O	J)	→
(IZBĀRSTĪTAS SMILTIS UZ SKREJCEĻA)	O	K)	→
(ĶĪMISKA APSTRĀDE UZ SKREJCEĻA)	O	L)	→
(SNIEGA SANESAS UZ SKREJCEĻA) (ja tādas ir, norāda attālumu no skrejceļa ass līnijas (m), aiz kura ieraksta attiecīgi "L", "R" vai "LR"))	O	M)	→
(SNIEGA SANESAS UZ MANEVRĒŠANAS CEĻA)	O	N)	→
(SNIEGA SANESAS BLAKUS SKREJCEĻAM)	O	O)	→
(APSTĀKĻI UZ MANEVRĒŠANAS CEĻIEM)	O	P)	→
(APSTĀKĻI UZ PERONIEM)	O	R)	→
(IZMĒRĪTAIS SAĶERES KOEFICIENTS)	O	S)	→
(PIEZĪMES VIENKĀRŠĀ VALODĀ)	O	T)	) <<=
PIEZĪMES 1. Norāda *ICAO* valstspiederības burtus, kas sniegti *ICAO* dokumenta Nr. 7910 2. daļā, vai citādi piemērojamo lidlauka identifikatoru. 2. Informācija par citiem skrejceļiem, atkārtoti aizpilda B–H aili. 3. Informāciju, kas iekļauta situācijas apzināšanas sadaļā, atkārto par katru skrejceļu, manevrēšanas ceļu un peronu. Ziņojot atkārto pēc vajadzības. 4. Vārdi, kas rakstīti iekavās, nav jāpārraida. 5. Attiecībā uz A–T aili sk. *SNOWTAM formāta aizpildīšanas norādījumu 1. punkta b) apakšpunktu.*			

ĢENERĒTĀJA PARAKSTS *(nav paredzēts pārraidei)*

h) iekļauj šādu ADR.OPS.B.003. punktu:

"**ADR.OPS.B.003. Darbību nodošana – ekspluatācijas informācijas sniegšana**

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras ekspluatācijas darbību nodošanai starp darbiniekiem, kas iesaistīti lidlauka ekspluatācijā un apkopē, lai nodrošinātu to, ka visi jaunie darbinieki saņem ar saviem uzdevumiem saistītu ekspluatācijas informāciju.

b) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras, kas sniedz organizācijām, kuras veic darbības vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, ar lidlauku saistītu ekspluatācijas informāciju, kas varētu ietekmēt šādu organizāciju darbiniekiem uzticēto pienākumu izpildi.";

i) pielikuma ADR.OPS.B.010. punktu groza šādi:

i) iedaļas c), d) un e) punktu aizstāj ar šādiem:

"c) Apmācību programmu vada saskaņā ar ADR.OR.D.017. punktu, ar šādiem izņēmumiem:

1) periodiskā apmācība iekļauj teorētisku un pastāvīgu praktisko apmācību;

2) profesionalitātes pārbaudes veic intervālos, kas nepārsniedz 12 mēnešus kopš sākotnējās apmācības pabeigšanas.

d) Glābšanas un ugunsdzēšanas darbinieku apmācību plāno tā, lai tā papildinātu pamatzināšanas un praktiskās prasmes, kas saistītas ar viņu pienākumu izpildi.

e) Ja neparedzētu apstākļu dēļ uz laiku pazeminās šā lidlauka glābšanas un ugunsdzēšanas pakalpojumu nodrošinātais aizsardzības līmenis, kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums tam nav vajadzīgs.";

ii) punkta f) apakšpunktu svītro;

j) iekļauj šādu ADR.OPS.B.016. punktu:

"**ADR.OPS.B.016. Svešķermeņu kontroles programma**

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno svešķermeņu (*FOD*) kontroles programmu un pieprasa organizācijām, kas veic darbības vai sniedz pakalpojumus lidlaukā, piedalīties šajā programmā.

b) As part of the FOD control programme, the aerodrome operator shall:

1) ensure personnel awareness and participation, and that such personnel have successfully completed relevant training and demonstrated their competence;

2) establish and implement measures to prevent generation of FOD;

3) establish and implement procedures to:

i) detect FOD, including the monitoring and inspection of the movement area or adjacent areas in accordance with an inspection schedule and whenever such an inspection is required due to activities, weather phenomena, or occurrences that may have led to the generation of FOD;

ii) promptly remove, contain, and dispose of FOD, and provide all relevant means necessary;

iii) notify, as soon as possible, aircraft operators in the case of identified aircraft parts;

c) vāktu un analizētu datus un informāciju *FOD* avotu un tendenču identificēšanai un īstenotu korektīvus vai profilaktiskus pasākumus, vai abus kopā, lai uzlabotu programmas efektivitāti.";

k) iekļauj šādu ADR.OPS.B.024. punktu:

"**ADR.OPS.B.024. Atļaujas transportlīdzekļu vadītājiem**

a) Izņemot d) apakšpunktā paredzētos gadījumus, braukšanai ar transportlīdzekļiem jebkurā lidlauka kustības zonā vai citā ekspluatācijas zonā vajadzīga atļauja, ko vadītājam izsniedz lidlauka ekspluatants. Braukšanas atļaujas izdod personai:

1) kurai uzticēti uzdevumi, kas ietver braukšanu šādās zonās;

2) kurai ir derīga vadītāja apliecība vai jebkāda cita apliecība, kas vajadzīga specializēto transportlīdzekļu ekspluatācijai;

3) kura sekmīgi pabeigusi attiecīgo braukšanas apmācību programmu un apliecinājusi savu kompetenci saskaņā ar b) apakšpunktu;

4) apliecinājusi valodas zināšanas saskaņā ar ADR.OPS.B.029. punktu, ja šai personai paredzēts braukt ar transportlīdzekli manevrēšanas teritorijā;

5) saņēmusi apmācību no darba devēja par tā transportlīdzekļa izmantošanu, kuru paredzēts ekspluatēt lidlaukā.

b) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno braukšanas apmācību programmu vadītājiem, kas veic darbības uz perona vai citās ekspluatācijas zonās, izņemot manevrēšanas teritoriju, un vadītājiem, kas veic darbības manevrēšanas teritorijā. Apmācību programma:

1) ir piemērota lidlauka parametriem un ekspluatācijai, vadītāja funkcijām un veicamajiem uzdevumiem, un lidlauka zonām, kurās vadītājiem var būt atļauja veikt ekspluatāciju;

2) tajā iekļauj:

i) pienācīga ilguma teorētisko un praktisko apmācību vismaz šādās jomās:

A) reglamentējošie noteikumi un personīgā atbildība;

B) transportlīdzekļu standarti, lidlauku ekspluatācijas prasības un procedūras;

C) sakari;

D) radiotelefonijas iekārtas – vadītājiem, kas ekspluatē transportlīdzekļus manevrēšanas teritorijā;

E) cilvēka veiktspēja;

F) iepazīšanās ar darba vidi;

ii) vadītāju kompetences novērtēšanu.

c) Braukšanas atļaujā, kas izdota saskaņā ar a) apakšpunktu, precizē kustības zonas vai citas ekspluatācijas zonas daļas, kurās vadītājs drīkst braukt, un tā ir spēkā, kamēr vien:

1) atbilst a) apakšpunkta 1) punkta un 2) punkta prasībām;

2) braukšanas atļaujas turētājs:

i) veic un sekmīgi pabeidz apmācību un profesionalitātes pārbaudes saskaņā ar ADR.OR.D.017. punkta f) un g) apakšpunkta prasībām;

ii) vajadzības gadījumā turpina apliecināt prasītās valodu zināšanas saskaņā ar ADR.OPS.B.029. punktu.

d) Neskarot a) apakšpunktu, lidlauka ekspluatants var atļaut personai īslaicīgi vadīt transportlīdzekli kustības zonā vai citā ekspluatācijas zonā, ja:

1) šai personai ir derīga vadītāja apliecība vai jebkāda cita apliecība, kas vajadzīga specializēto transportlīdzekļu ekspluatācijai;

2) šo transportlīdzekli pavada transportlīdzeklis, kura vadītājam ir atļauja saskaņā ar a) apakšpunktu.

e) Lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā sistēmu un ievieš procedūras, lai:

i) izsniegtu braukšanas atļaujas un īslaicīgi atļautu transportlīdzekļu vadīšanu;

ii) nodrošinātu to, ka vadītāji, kuriem izsniegta braukšanas atļauja, pastāvīgi atbilst c) apakšpunkta 1) un 2) punktam;

iii) pārrauga vadītāju atbilstību visām braukšanas prasībām, kas piemērojamas lidlaukā, un veic attiecīgās darbības, tostarp aptur un atsauc braukšanas atļauju vai īslaicīgu atļauju vadīt transportlīdzekli;

2) uztur attiecīgos reģistrus.";

l) ADR.OPS.B.025. punktu svītro;

m) iekļauj šādu ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 un ADR.OPS.B.029. punktu:

"**ADR.OPS.B.026. Atļaujas transportlīdzekļiem**

a) Transportlīdzekļu ekspluatācijai kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās vajadzīga atļauja, ko izsniedz lidlauka ekspluatants. Atļauju var izsniegt, ja transportlīdzekli izmanto darbībās, kas saistītas ar lidlauka ekspluatāciju, un:

1) tas ir darba kārtībā un piemērots veicamajai darbībai;

2) atbilst ADR.OPS.B.080. punktā noteiktajām marķējuma un apgaismojuma prasībām;

3) ir aprīkots ar radioiekārtu, kas nodrošina divvirzienu sakarus attiecīgajā gaisa satiksmes pakalpojumu frekvencē un jebkādā citā vajadzīgajā frekvencē, ja to paredzēts ekspluatēt kādā no šīm zonām:

i) manevrēšanas teritorijā;

ii) citās ekspluatācijas zonās, kurās vajadzīgi sakari ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību vai citām lidlauka ekspluatācijas struktūrvienībām;

4) aprīkots ar transponderu vai citu aprīkojumu, kas nodrošina novērošanu, ja to paredzēts izmantot manevrēšanas teritorijā un ja lidlaukā nodrošināta kustības uz zemes vadības un kontroles sistēma, kuras darbināšanai jāizmanto transponderi vai cits uz transportlīdzekļiem uzstādīts aprīkojums, kas nodrošina novērošanu.

b) Lidlauka ekspluatants ierobežo to transportlīdzekļu skaitu, kam atļauts veikt darbības kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, līdz minimālajam skaitam, kas vajadzīgs drošai un efektīvai lidlauka ekspluatācijai.

c) Atļauja, kas izsniegta saskaņā ar a) apakšpunktu:

1) detalizēti norāda kustības zonas vai citu ekspluatācijas zonu daļas, kurās transportlīdzekli drīkst izmantot;

2) ir spēkā, kamēr vien tiek nodrošināta atbilstība a) apakšpunktam.

d) Lidlauka ekspluatants transportlīdzeklim, kam piešķirta ekspluatācijas atļauja lidlaukā, piešķir izsaukuma signālu saskaņā ar a) apakšpunktu, ja šis transportlīdzeklis jāaprīko ar radioiekārtu. Izsaukuma signāls, ko piešķir transportlīdzeklim:

1) nerada neskaidrību attiecībā uz tā identitāti;

2) ir piemērots tā funkcijām;

3) transportlīdzekļiem, kas veic darbības manevrēšanas teritorijā, tas ir saskaņots ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un izplatīts attiecīgajām lidlauka organizācijām.

e) Atkāpjoties no a) apakšpunkta, lidlauka ekspluatants var atļaut:

1) atsevišķos gadījumos a) apakšpunkta 3) un 4) punktā minētajās zonās var ekspluatēt tādu transportlīdzekli, kam izsniegta braukšanas atļauja saskaņā ar a) apakšpunkta 1) un 2) punktu, bet kuram nav radioiekārtas atbilstoši a) punkta 3) apakšpunktam un transpondera vai cita aprīkojuma, kas nodrošina a) apakšpunkta 4) punktā noteikto novērošanu, ar nosacījumu, ka:

i) šo transportlīdzekli visu laiku pavada transportlīdzeklis, kam izsniegta braukšanas atļauja un kas atbilst visām a) apakšpunkta 3) punkta prasībām un, vajadzības gadījumā, a) apakšpunkta 4) punkta prasībām;

ii) pavadošais transportlīdzeklis atbilst ADR.OPS.B.080. punktā noteiktajām marķējuma un apgaismojuma prasībām;

iii) tas neattiecas uz procedūrām ierobežotas redzamības apstākļos, ja pavadošajam transportlīdzeklim ir jāveic darbības manevrēšanas teritorijā;

2) īslaicīga transportlīdzekļa iebraukšana lidlaukā un tā ekspluatācija kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās ir pakļauta šādiem nosacījumiem:

a) vizuālā transportlīdzekļa pārbaudē konstatēts, ka tā stāvoklis neapdraud drošību;

b) šo transportlīdzekli visu laiku pavada transportlīdzeklis, kam izsniegta atļauja, kurš:

i) atbilst a) apakšpunkta 3) punkta un, vajadzības gadījumā, a) apakšpunkta 4) punkta prasībām, veicot darbības zonās, kas minētas a) apakšpunkta 3) un 4) punktā;

ii) atbilst ADR.OPS.B.080. punktā noteiktajām marķējuma un apgaismojuma prasībām;

c) tas neattiecas uz procedūrām ierobežotas redzamības apstākļos, ja transportlīdzeklim ir jāveic darbības manevrēšanas teritorijā.

f) Lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā un īsteno procedūras, lai:

i) izsniegtu atļaujas transportlīdzekļiem un atļaujas īslaicīgai transportlīdzekļu iebraukšanai un izmantošanai lidlaukā;

ii) piešķirtu transportlīdzekļiem izsaukuma signālus;

iii) pārrauga transportlīdzekļu atbilstību ADR.OPS.B.026. punkta noteikumiem un veic attiecīgās darbības, tostarp aptur un atsauc transportlīdzekļu atļauju vai īslaicīgu atļauju veikt darbības ar transportlīdzekli;

2) uztur attiecīgos reģistrus.

ADR.OPS.B.027. Transportlīdzekļu ekspluatācija

a) Transportlīdzekļa vadītājs manevrēšanas teritorijā ekspluatē transportlīdzekli:

1) tikai tā, kā atļāvusi gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība un saskaņā ar šīs struktūrvienības izdotajām instrukcijām;

2) atbilstoši visām obligātajām instrukcijām, uz ko norāda marķējumi un zīmes, ja vien gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav atļāvusi citādi;

3) atbilstoši visām obligātajām instrukcijām, uz ko norāda ugunis.

b) Transportlīdzekļa vadītājs manevrēšanas teritorijā ekspluatē transportlīdzekli saskaņā ar šādiem noteikumiem:

1) avārijas dienestu transportlīdzekļiem, kas dodas palīdzēt gaisa kuģim briesmu gadījumā, ir priekšroka attiecībā pret pārējo kustību uz zemes;

2) atbilstoši 1) punkta noteikumiem:

i) transportlīdzekļi un tie transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, dod ceļu gaisa kuģim, kas nosēžas, paceļas vai manevrē;

ii) transportlīdzekļi, kas nevelk gaisa kuģi, dod ceļu transportlīdzekļiem, kas velk gaisa kuģi;

iii) transportlīdzekļi, kas nevelk gaisa kuģi, dod ceļu citiem transportlīdzekļiem, kas nevelk gaisa kuģi, saskaņā ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības instrukcijām;

iv) neskarot i), ii) un iii) apakšpunkta nosacījumus, transportlīdzekļi un tie transportlīdzekļi, kas velk gaisa kuģi, ievēro gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību norādījumus.

c) Tāda transportlīdzekļa vadītājs, kas aprīkots ar radioiekārtu un plāno veikt darbības vai veic darbības manevrēšanas teritorijā:

1) nodibina pietiekamus divvirzienu radiosakarus ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību attiecīgajā gaisa satiksmes pakalpojumu frekvencē pirms iekļūšanas manevrēšanas teritorijā, un nodrošina nepārtrauktu klausīšanos attiecīgajā frekvencē;

2) pirms iekļūšanas manevrēšanas teritorijā iegūst atļauju no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības un veic darbības vienīgi tā, kā atļāvusi gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība. Neskarot šādu atļauju, uzbraukšanai uz skrejceļa vai skrejceļa joslas vai atļautās darbības mainīšanai var būt vajadzīga papildu īpaša atļauja no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības;

3) atkārto gaisa satiksmes pakalpojumu darbiniekiem ar drošību saistīto instrukciju daļas, kas pārraidītas, izmantojot balss sakarus. Instrukcijas, lai uzbrauktu, īslaicīgi gaidītu, veiktu darbības uz skrejceļa, manevrēšanas ceļa vai skrejceļa joslas, vai šķērsotu tās, vienmēr jāatkārto;

4) atkārto gaisa satiksmes pakalpojumu darbiniekiem instrukcijas, kas nav norādītas 3) punktā tādā veidā, kas skaidri norāda, ka tās ir saprastas un tiks ievērotas, vai apstiprina tās.

d) Transportlīdzekļa vadītājs, kas veic darbības manevrēšanas teritorijā, šaubu gadījumā par transportlīdzekļa pozīciju attiecībā pret manevrēšanas teritoriju:

1) ziņo gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienībai par apstākļiem, ieskaitot pēdējo zināmo pozīciju;

2) vienlaikus, ja gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība nav devusi citas instrukcijas, pēc iespējas ātrāk atstāj skrejceļu, manevrēšanas ceļu vai citu manevrēšanas teritorijas daļu līdz drošam attālumam;

3) pēc 1) un 2) punktā minētajām darbībām aptur transportlīdzekli.

e) Transportlīdzekļa vadītājs manevrēšanas teritorijā:

1) veicot darbības ar transportlīdzekli uz skrejceļa joslas, kad šo skrejceļu izmanto nosēšanās vai pacelšanās darbībām, netuvojas skrejceļam tuvāk nekā tādā attālumā, kurā atrodas gaidīšanas vieta pie skrejceļa vai jebkurā gaidīšanas vietā pie ceļa, kas izveidots šim skrejceļam;

2) kad skrejceļu izmanto nosēšanās vai pacelšanās darbībām, neveic darbības ar transportlīdzekli:

i) tajā skrejceļa joslas daļā, kas ir pagarinājums aiz attiecīgā skrejceļa gala;

ii) attiecīgā skrejceļa gala drošības zonā;

iii) šķēršļbrīvajā joslā, ja tāda pieejama, tādā attālumā, kas apdraudētu gaisā esošu gaisa kuģi.

f) Ar radioiekārtu aprīkota transportlīdzekļa vadītājs uz perona, ja to pieprasa lidlauks:

1) nodibina pietiekamus divvirzienu radiosakarus ar atbildīgo struktūrvienību, ko lidlauka ekspluatants norādījis pirms uzbraukšanas uz perona;

2) nodrošina nepārtrauktu klausīšanos attiecīgajā frekvencē.

g) Transportlīdzekļa vadītājs uz perona veic darbības ar transportlīdzekli saskaņā ar šādiem noteikumiem:

1) tikai tā, kā atļāvusi lidlauka ekspluatanta norādītā atbildīgā struktūrvienība un saskaņā ar šīs struktūrvienības izdotajām instrukcijām;

2) atbilstoši visām obligātajām instrukcijām, uz ko norāda marķējumi un zīmes, ja vien lidlauka ekspluatanta norādītā atbildīgā struktūrvienība nav atļāvusi citādi;

3) atbilstoši visām obligātajām instrukcijām, uz ko norāda apgaismojums;

4) dod ceļu avārijas dienestu transportlīdzeklim, gaisa kuģim, kas manevrē, grasās manevrēt vai tiek stumts vai vilkts;

5) dod ceļu citiem transportlīdzekļiem saskaņā ar vietējiem noteikumiem;

6) avārijas dienestu transportlīdzekļiem, kas reaģē uz avārijas gadījumiem, vienmēr ir priekšroka.

h) Transportlīdzekļa vadītājs kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās:

1) ekspluatē transportlīdzekli saskaņā ar noteiktajiem ātruma ierobežojumiem un braukšanas maršrutiem;

2) braukšanas laikā neveic traucējošas vai mulsinošas darbības;

3) atbilst sakaru prasībām un ekspluatācijas procedūrām, kas ietvertas lidlauka ekspluatācijas rokasgrāmatā.

i) Tāda transportlīdzekļa vadītājs, kas pavada citu transportlīdzekli, nodrošina, ka pavadītā transportlīdzekļa vadītājs veic darbības ar transportlīdzekli saskaņā ar dotajām instrukcijām.

j) Transportlīdzekļa vadītājs novieto transportlīdzekli stāvēšanai tikai zonās, ko šādam nolūkam norādījis lidlauka ekspluatants.

k) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras, lai nodrošinātu to, ka vadītāji, kas veic darbības kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās, atbilst a)–j) punktam.

ADR.OPS.B.028. Gaisa kuģa vilkšana

Lidlauka ekspluatants:

a) gādājot par drošību, izstrādā gaisa kuģa manevrēšanas procedūras un norāda maršrutus, kas jāizmanto gaisa kuģa vilkšanas darbībām kustības zonā;

b) nodrošina atbilstošu un piemērotu vadību vilkšanas darbību laikā;

c) nodrošina, ka vilktais gaisa kuģis vilkšanas darbību laikā ieslēdzis ugunis saskaņā ar SERA.3215. punktu Komisijas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 ((*)pielikumā;

d) izstrādā un īsteno procedūras, kas nodrošina atbilstošus sakarus un koordināciju starp organizāciju, kas veic vilkšanas darbību, perona vadības pakalpojumu struktūrvienību un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību, atbilstoši vilkšanas darbībai;

e) izstrādā un īsteno procedūras, lai nodrošinātu vilkšanas darbību drošību sliktos laika vai meteoroloģiskajos apstākļos, tostarp ierobežojot vai neatļaujot šādas darbības.

ADR.OPS.B.029. Valodu zināšanas

a) Persona, kam saskaņā ar ADR.OPS.B.024. punktu jāapliecina valodu zināšanas, apliecina zināšanas vismaz operatīvajā līmenī gan standarta frāžu, gan vienkāršas valodas lietojumā atbilstoši b) apakšpunktam:

   1) angļu valodā un

   2) jebkurā citā valodā vai valodās, kas lidlaukā tiek izmantota radiosakaros ar lidlauka gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību.

b) Pretendents apliecina spēju:

   1) raiti sazināties, gan neredzot sarunbiedru, gan arī tiešā saziņā;

   2) precīzi un skaidri sazināties par vispārīgiem un ar darbu saistītiem tematiem;

   3) izmantot piemērotas saziņas stratēģijas, lai apmainītos ar ziņojumiem un konstatētu un novērstu pārpratumus vispārīgās vai ar darbu saistītās situācijās;

   4) sekmīgi tikt galā ar valodas problēmām, ko izraisa sarežģījumi vai negaidīti notikumu pavērsieni, kas rodas ikdienas darba situācijās vai saistībā ar saziņas uzdevumu, kas valodas lietotājam citādā ziņā ir pazīstams;

   5) lietot dialektu vai akcentu, ko saprot aeronavigācijas vidē.

c) Valodas prasmi apliecina ar sertifikātu, ko izsniedz organizācija, kas veikusi novērtējumu, apliecinot valodas vai valodu prasmi, zināšanu līmeni vai līmeņus un norādot novērtējuma datumu.

d) Izņemot personas, kas apliecinājušas valodas prasmi eksperta līmenī, valodas prasmi atkārtoti novērtē ik pēc:

   1) četriem gadiem kopš novērtējuma datuma, ja apliecināts operatīvais līmenis;

   2) sešiem gadiem kopš novērtējuma datuma, ja apliecināts paaugstināts līmenis.

e) Valodas prasmes apliecināšanu veic, izmantojot novērtēšanas metodi, kas ietver:

   1) novērtējuma izpildes procesu;

   2) valodas prasmes novērtējumu veikušo eksaminētāju kvalifikāciju;

   3) pārsūdzības procedūru.

f) Lai sava personāla valodas prasmi uzturētu vajadzīgajā līmenī, lidlauka ekspluatants nodrošina valodu apmācību.

g) Atkāpjoties no a) apakšpunkta, dalībvalstis var izlemt, ka angļu valodas zināšanas nav vajadzīgas ADR.OPS.B.024. punktā minētajiem darbiniekiem radiosakaros ar lidlauka gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību. Tādā gadījumā tas veic drošības novērtējumu vienam vai vairākiem lidlaukiem.

h) Lidlauka ekspluatants var izsniegt atļauju cilvēkam, kas nav apliecinājis atbilstību a) un b) apakšpunktam līdz:

1) 2026. gada 7. janvārim attiecībā uz angļu valodu;

2) 2023. gada 7. janvārim attiecībā uz citu valodu, kas nav angļu valoda.

_____

(*) (') Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp.).";

n) ADR.OPS.B.030. punktu aizstāj ar šādu:

"ADR.OPS.B.030. Zemes kustības vadības un kontroles sistēma

a) Lidlauka ekspluatants gādā, lai lidlaukā būtu nodrošināta sistēma zemes kustības vadībai un kontrolei.

b) Lidlauka ekspluatants kustības uz zemes vadības un kontroles sistēmā, saskaņojot ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, iekļauj novērtējumu vajadzībai lidlaukā izveidot standarta maršrutus gaisa kuģu manevrēšanai. Ja tiek nodrošināti standarta maršruti, lidlauka ekspluatants:

1) gādā, lai tie būtu atbilstoši un piemēroti lidlauka satiksmei, projektam un paredzētajai ekspluatācijai un tiktu pareizi identificēti;

2) sniedz attiecīgo informāciju aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējam publicēšanai *AIP*.

c) Ja kustības uz zemes vadības un kontroles sistēmā paredzēts, ka gaisa kuģis kustības zonā izmanto transponderu, lidlauka ekspluatants ar aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju saskaņo:

1) attiecīgās transpondera ekspluatācijas procedūras, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantiem;

2) attiecīgās informācijas sniegšanu aeronavigācijas informācijas pakalpojumu sniedzējam publicēšanai *AIP*.";

o) iekļauj šādu ADR.OPS.B.031. punktu:

"ADR.OPS.B.031. Sakari

a) Transportlīdzekļi un gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienība sazinās saskaņā ar Īstenošanas Regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma 14. nodaļā piemērojamām prasībām.

b) Lidlauka ekspluatants, to koordinējot ar gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, izstrādā sakaru procedūras, tostarp:

1) frekvences un valodu vai valodas, kas jāizmanto sakariem starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un transportlīdzekļiem, kuriem paredzēts veikt darbības vai kuri veic darbības manevrēšanas teritorijā;

2) sakarus starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un gājējiem, kuriem paredzēts veikt darbības vai kuri veic darbības manevrēšanas teritorijā;

3) nozīmīgas ar lidlauku saistītas informācijas izplatīšanu, kas var ietekmēt darbību drošību manevrēšanas teritorijā, izmantojot radiosakarus;

4) signālus un citus sakaru līdzekļus, kas jāizmanto visos redzamības apstākļos radiosakaru atteices gadījumā starp gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un transportlīdzekļiem vai gājējiem manevrēšanas teritorijā.";

p) iekļauj šādu ADR.OPS.B.033. punktu:

“ADR.OPS.B.033. Gājēju kontrole

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras, lai:

1) atļautu iekļuvi kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās tikai tām personām, kuru pienākumos ir iekļūšana šādās zonās;

2) nodrošinātu, ka šīm personām tiek atļauta iekļūšana šajās zonās bez pavadības tikai tad, ja tās saņēmušas attiecīgu apmācību un apliecinājušas savu kompetenci;

3) kontrolētu personu kustību uz perona un gādātu, lai pasažieri, kas iekāpj gaisa kuģī vai izkāpj no tā, vai kuriem jāiet uz gaisa kuģi vai jānāk no tā, vai jāšķērso perons:

i) to darītu apmācītu un kompetentu darbinieku pavadībā;

ii) netraucētu darbībām ar stāvošiem gaisa kuģiem un apkalpošanu uz zemes;

iii) tiktu pasargāti no darbībā esošiem gaisa kuģiem, tostarp ietekmes, ko rada to dzinēji, kā arī pārvietošanās vai citas darbības.

b) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno procedūras, lai nodrošinātu:

1) akurātu un drošu tādu darbinieku iekļūšanu manevrēšanas teritorijā, kuru pienākumos ir iekļūšana šajā teritorijā bez transportlīdzekļa;

2) ka šādi darbinieki:

i) ir pienācīgi aprīkoti, tostarp ar labi saskatāmu apģērbu, orientēšanās līdzekļiem un līdzekļiem, kas nodrošina divvirzienu sakarus ar gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienību un attiecīgo lidlauka ekspluatanta struktūrvienību šādu darbību laikā;

ii) iegūst atļauju no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības pirms iekļūšanas manevrēšanas teritorijā. Neskarot šādu atļauju, uzbraukšanai uz skrejceļa vai skrejceļa joslas vai atļautās darbības mainīšanai var būt vajadzīga papildu īpaša atļauja no gaisa satiksmes pakalpojumu struktūrvienības;

iii) neiekļūst manevrēšanas teritorijā, kad notiek procedūras ierobežotas redzamības apstākļos.”;

q) ADR.OPS.B.035. punktu aizstāj ar šādu:

“ADR.OPS.B.035. Ekspluatācija ziemas apstākļos

a) Lidlauka ekspluatants gadījumos, kad lidlauks jāekspluatē tādos apstākļos, kad kustības zonā var uzkrāties sniegs, šķīdonis vai ledus, izstrādā un īsteno sniega plānu. Sniega plāna ietvaros lidlauka ekspluatants:

1) paredz noteikumus par tādu materiālu izmantošanu, ar kuriem notīra ledu un sarmu vai nepieļauj to veidošanos, vai uzlabo skrejceļa virsmas saķeres parametrus;

2) nodrošina, cik vien tas ir pamatoti praktiski, sniega, šķīdoņa vai ledus notīrīšanu no lietošanā esošajiem skrejceļiem un citām kustības zonām, ko paredzēts lietot gaisa kuģa ekspluatācijā.

b) Lidlauka ekspluatants nodrošina publicēšanai *AIP* informāciju par:

1) sniega tīrīšanai un sniega un ledus kontroles darbībām paredzētā aprīkojuma pieejamību;

2) vajadzības gadījumā, apstiprinājuma statusu attiecībā uz īpaši sagatavotu ziemas skrejceļu izmantošanu;

3) materiālu veidu, kas tiek izmantots kustības zonu virsmu apstrādei.”;

r) iekļauj šādu ADR.OPS.B.036. un ADR.OPS.B.037. punktu:

“ADR.OPS.B.036. Ekspluatācijas darbības uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem

a) Lidlauka ekspluatants var, ja to iepriekš apstiprina kompetentā iestāde, izstrādāt un izmantot procedūras lidmašīnu ekspluatācijai uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem gadījumos, kad kontaminantu veids ir sablietēts sniegs vai ledus. Īpaši sagatavotus ziemas skrejceļus var saistīt galvenokārt ar *RWYCC* 4; tomēr, ja apstrāde neattaisno *RWYCC* 4, jāpiemēro normāla procedūra saskaņā ar ADR.OPS.B.037. punktu.

b) Lai iegūtu iepriekšēju kompetentās iestādes apstiprinājumu, lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā procedūras, kas iekļauj:

i) aprīkojuma veidu vai materiālu veidu, kvalitāti un daudzumu, vai abu kombināciju, ko izmanto, lai uzlabotu skrejceļa virsmas stāvokli un to uzklāšanas metodi;

ii) meteoroloģisko parametru pārraudzīšanu;

iii) nesavāktu kontaminantu pārzināšanu;

iv) iegūto rezultātu novērtēšanu;

2) to lidmašīnas datu iegūšanu, kas saistīti ar apstāšanās veiktspēju uz skrejceļa ar īpašo apstrādi no vismaz viena lidmašīnu operatora;

3) saskaņā ar 2) punktu iegūto datu analīzi un apstrādi, lai apliecinātu spēju sagatavot tādu skrejceļa stāvokli, kas atbilstu attiecīgajam *RWYCC*;

4) tādas apkopes programmas noteikšanu, kas sedz gan profilaktisko, gan korektīvo apkopi aprīkojumam, kurš tiek izmantots, lai sasniegtu konsekventu veiktspēju.

c) Lidlauka ekspluatants izstrādā un ievieš programmu procedūras pastāvīgas efektivitātes pārraudzīšanai. Programma izmanto bremzēšanas darbību ziņojumus no lidmašīnu datiem, kas tiek salīdzināti ar skrejceļu stāvokļa ziņojumiem.

d) Lidlauku ekspluatants izvērtē ziemas ekspluatācijas darbību veiktspēju pēc ziemas perioda beigām, lai identificētu:

1) papildu apmācības nepieciešamību;

2) procedūru atjaunināšanas nepieciešamību;

3) papildu vai cita aprīkojuma un materiāliem nepieciešamību.

ADR.OPS.B.037. Skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšana un skrejceļa stāvokļa koda piešķiršana

Visos gadījumos, kad uz skrejceļa virsmas atrodas ADR.OPS.A.060. punkta a) apakšpunktā uzskaitītie kontaminanti, lidlauka ekspluatants:

a) piešķir *RWYCC* kodu, pamatojoties uz kontaminanta veidu, kārtas biezumu un temperatūru;

b) inspicē skrejceļu visos gadījumos, kad skrejceļa virsmas stāvoklis var būt mainījies meteoroloģisko apstākļu dēļ, novērtē skrejceļa virsmas stāvokli un piešķir jaunu *RWYCC*;

c) izmanto īpašos ziņojumus no gaisa kuģa, lai izraisītu *RWYCC* atkārtotu novērtēšanu.";

s) ADR.OPS.B.080. punktu aizstāj ar šādu:

"ADR.OPS.B.080. Transportlīdzekļu un citu kustīgu objektu marķējums un apgaismojums

a) Lidlauka ekspluatants gādā, lai transportlīdzekļi un citi kustīgi objekti, neskaitot gaisa kuģus, lidlauka kustības zonā tiktu:

1) marķēti ar skaidri saredzamām krāsām vai gaismām piemērotās vietās, atbilstoša lieluma karodziņiem, rūtainu rakstu un kontrastējošām krāsām;

2) izgaismoti ar zemas intensitātes aizsarggaismām, kuru veids un parametri atbilst to funkcijām, ja transportlīdzekļus un lidlauku izmanto naktī vai ierobežotas redzamības apstākļos. Apgaismes ierīču izstarotās krāsas ir šādas:

i) mirgojoši zils transportlīdzekļiem, kas saistīti ar ārkārtas situācijām vai drošību;

ii) mirgojoši dzeltens citiem transportlīdzekļiem, tostarp "seko man" transportlīdzekļiem;

iii) nemainīgi sarkans objektiem ar ierobežotu kustīgumu.

b) Lidlauka ekspluatanti var atbrīvot no a) apakšpunkta prasībām gaisa kuģu apkalpošanas aprīkojumu un transportlīdzekļus, ko izmanto tikai uz peroniem.";

t) ADR.OPS.C.005. punktu aizstāj ar šādu:

“ADR.OPS.C.005. Apkope – vispārīgi

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno apkopes programmu, kas vajadzības gadījumā iekļauj profilaktisku apkopi, lai apkoptu lidlauka infrastruktūru, sistēmas un aprīkojumu, kurš nepieciešams lidlauka ekspluatācijai tādos apstākļos, kas nekaitē aeronavigācijas drošībai, regularitātei vai efektivitātei. Apkopes programmas izveidē un īstenošanā ņem vērā cilvēkfaktora principus.

b) Lidlauka ekspluatants nodrošina atbilstošu un piemērotu līdzekļu sagādi efektīvai apkopes programmas īstenošanai.”;

u) iekļauj šādu ADR.OPS.C.007. punktu:

“ADR.OPS.C.007. Transportlīdzekļu apkope

a) Lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā un īsteno apkopes programmu, kas iekļauj profilaktisku apkopi un ņem vērā cilvēkfaktora principus, glābšanas un ugunsdzēšanas transportlīdzekļiem, lai nodrošinātu šo transportlīdzekļu un to aprīkojuma efektivitāti un atbilstību noteiktajam reakcijas laikam visā transportlīdzekļa kalpošanas laikā;

2) nodrošina apkopes programmas īstenošanu citiem transportlīdzekļiem, kas veic darbības kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās.

b) Lidlauka ekspluatants:

1) izstrādā procedūras, kas atbalsta a) apakšpunktā minēto apkopes programmu īstenošanu;

2) nodrošina, ka tās efektīvai īstenošanai tiek sagādāti pietiekami un atbilstoši līdzekļi un objekti;

3) uzglabā katra transportlīdzekļa apkopes reģistrus.

c) Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka organizācijas, kas veic darbības vai nodrošina pakalpojumus lidlaukā:

1) apkopj transportlīdzekļus, kas veic darbības kustības zonā vai citās ekspluatācijas zonās, saskaņā ar noteiktajām apkopes programmām, tostarp profilaktisko apkopi;

2) uzglabā attiecīgos apkopes reģistrus.

d) Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka lietošanai nederīgi transportlīdzekļi netiek izmantoti ekspluatācijas darbībām.”;

v) pielikuma ADR.OPS.C.010. un ADR.OPS.C.015. punktu aizstāj ar šādiem:

“ADR.OPS.C.010. Seguma, citas zemes virsmas un drenāžas apkope

a) Lidlauka ekspluatants inspicē visu kustības zonu virsmas, tostarp segumus (skrejceļu, manevrēšanas ceļus un peronus), piegulošās zonas un drenāžu, lai lidlauka profilaktiskās un korektīvās apkopes programmas ietvaros regulāri izvērtētu to stāvokli.

b) Lidlauka ekspluatants:

1) nodrošina visu kustības zonu virsmu apkopi, lai uz tām neatrastos *FOD*, kas varētu izraisīt gaisa kuģa bojājumu vai pasliktināt gaisa kuģu sistēmu darbību;

2) nodrošina skrejceļu, manevrēšanas ceļu un peronu virsmas apkopi, lai novērstu bīstamu virsmas bojājumu veidošanos;

3) nodrošina tādu skrejceļa stāvokli, lai tā virsmas saķeres parametri būtu atbilstoši minimālajiem standartiem vai augstāki par tiem;

4) periodiski inspicē un dokumentē skrejceļa virsmas saķeres parametrus apkopes nolūkos. Šīs pārbaudes veic tik bieži, lai noteiktu, kādas ir lidlauka virsmas saķeres parametru tendences;

5) veic korektīvas apkopes darbības, lai novērstu to, ka skrejceļa vai kādas tā daļas virsmas saķeres parametri gadījumos, kad tie nav kontaminēti, ir zemāki par minimālajiem standartiem.

ADR.OPS.C.015. Vizuālo līdzekļu un elektrosistēmu apkope

a) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno profilaktiskas un korektīvas apkopes programmu, lai nodrošinātu elektrosistēmas izmantojamību un energoapgādes pieejamību visai vajadzīgajai lidlauka infrastruktūrai tādā veidā, kas nodrošina aeronavigācijas drošību, regularitāti un efektivitāti.

b) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno profilaktiskas un korektīvas apkopes programmu, lai nodrošinātu individuālo gaismu izmantojamību un lidlauka apgaismojuma sistēmas uzticamību tādā veidā, kas nodrošina gaisa kuģu un transportlīdzekļu vadības un kontroles nepārtrauktību:

1) II vai III kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļa profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, ka jebkurā II vai III kategorijas ekspluatācijas darbību laikā visu pieeju un skrejceļu ugunis ir izmantojamas, un tā tas ir, ja:

i) katrā no šiem elementiem ir izmantojami 95 % no gaismām:

A) II un III kategorijas precīzas nolaišanās apgaismojuma sistēma, tuvākie 450 m;

B) skrejceļa ass līnijas gaismas;

C) skrejceļa robežu gaismas;

D) skrejceļa malu gaismas;

ii) no zemskares zonas gaismām ir izmantojami 90 %;

iii) pieejas apgaismojuma sistēmā aiz 450 m robežas ir izmantojami 85 % no gaismām;

iv) no skrejceļa gala zonas gaismām ir izmantojami 75 %;

2) gaismas, kas saskaņā ar 1) punktu nav izmantojamas, nemaina apgaismojuma sistēmas pamatstruktūru;

3) nav pieļaujamas neizmantojamas gaismas, kas ir piegulošas citai neizmantojamai gaismai, vienīgi līnijugunīm un horizonta ugunīm ir atļautas divas piegulošas neizmantojamas gaismas;

4) "stop" līnijas ugunīm, kas atrodas gaidīšanas vietā pie skrejceļa un tiek izmantotas kopā ar skrejceļu, kurš paredzēts ekspluatācijas darbībām, kad redzamība uz skrejceļa ir mazāka nekā 550 m, profilaktiskās apkopes sistēmai ir šādi mērķi:

i) neizmantojamas var palikt ne vairāk kā divas gaismas;

ii) nedrīkst palikt divas piegulošas neizmantojamas gaismas, ja vien atstatums starp gaismām nav ievērojami mazāks, nekā vajadzīgs;

5) manevrēšanas ceļam, kas paredzēts gadījumiem, kad redzamība uz skrejceļa ir mazāka nekā 550 m, profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, ka nedrīkst būt neizmantojamas divas piegulošas manevrēšanas ceļa līnijugunis;

6) I kategorijas precīzas nolaišanās skrejceļam izmantotās profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, ka jebkurā I kategorijas ekspluatācijas darbību laikā visu pieeju un skrejceļu ugunis ir izmantojamas, un tā tas ir, ja:

i) katrā no šiem elementiem ir izmantojami vismaz 85 % no gaismām:

A) I kategorijas precīzas nolaišanās apgaismojuma sistēma;

B) skrejceļa robežu gaismas;

C) skrejceļa malu gaismas;

D) skrejceļa gala gaismas;

ii) neizmantojama gaisma nedrīkst būt pieguloša citai neizmantojamai gaismai, ja vien atstatums starp gaismām nav ievērojami mazāks nekā vajadzīgs;

7) skrejceļam, kas paredzēts pacelšanās darbībām gadījumos, kad redzamība uz skrejceļa ir mazāka nekā 550 m, profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, lai jebkurā ekspluatācijas darbību periodā visas skrejceļa gaismas būtu izmantojamas, un tas visos gadījumos nozīmē:

   i) vismaz:

      A) 95 % no skrejceļa līnijugunīm (ja tādas ir) un skrejceļa malas gaismām ir izmantojamas;

      B) no skrejceļa gala zonas gaismām ir izmantojami 75 %;

   ii) neizmantojama gaisma nedrīkst būt pieguloša citai neizmantojamai gaismai;

8) skrejceļam, kas paredzēts pacelšanās darbībām gadījumos, kad redzamība uz skrejceļa ir 550 m vai lielāka, profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, lai jebkurā ekspluatācijas darbību laikposmā visas skrejceļa gaismas būtu izmantojamas, un tas visos gadījumos nozīmē:

   i) vismaz 85 % no skrejceļa malas gaismām un skrejceļa gala zonas gaismām ir izmantojamas;

   ii) neizmantojama gaisma nedrīkst būt pieguloša citai neizmantojamai gaismai;

9) skrejceļam, kas aprīkots ar vizuālās pieejas trajektorijas indikācijas sistēmām, profilaktiskās apkopes sistēmas mērķis ir tāds, lai jebkurā ekspluatācijas darbību brīdī visas sekcijas būtu izmantojamas. Sekcija tiek uzskatīta par neizmantojamu, ja neizmantojamo gaismu skaits tādā sekcijā nesniedz gaisa kuģim vajadzīgo vadību.

c) Punkta b) apakšpunkta izpratnē gaisma uzskatāma par neizmantojamu, ja:

   1) galvenā stara vidējā intensitāte ir mazāka nekā 50 % no vērtības, kas noteikta Aģentūras izsniegtajās sertifikācijas specifikācijās. Gaismu sekcijām, kuru paredzētā galvenā stara vidējā intensitāte ir virs Aģentūras izsniegtajās sertifikācijas specifikācijās precizētās vērtības, jāvērtē 50 % vērtība no paredzētās vērtības;

   2) trūkst vai ir bojāts ar gaismu saistītais filtrs, vai arī gaisma neveido pareizas krāsas gaismas staru.

d) Lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno profilaktiskas un korektīvas apkopes programmu, lai nodrošinātu marķējumu un zīmju izmantojamību un uzticamību tādā veidā, kas nodrošina gaisa kuģu un transportlīdzekļu vadības un kontroles nepārtrauktību.

e) Celtniecības vai apkopes darbības nenotiek lidlauka elektrosistēmu tuvumā, kad lidlaukā tiek veiktas procedūras ierobežotas redzamības apstākļos.

f) Lidlauka ekspluatants nodrošina, ka:

   1) a), b) un d) apakšpunktos minētās profilaktiskās apkopes programmas iekļauj attiecīgas katras sistēmas atsevišķo elementu, kā arī pašas sistēmas inspekcijas un pārbaudes, kas tiek veiktas saskaņā ar noteiktajām procedūrām un definētos intervālos, saskaņā ar paredzēto ekspluatāciju un sistēmu;

   2) tiek veiktas attiecīgās korektīvās darbības trūkumu novēršanai un identificēšanai.

g) Lidlauka ekspluatants uzglabā reģistrus par attiecīgajām apkopes darbībām."