Šis dokuments ir tikai informatīvs, un tam nav juridiska spēka. Eiropas Savienības iestādes neatbild par tā saturu. Attiecīgo tiesību aktu un to preambulu autentiskās versijas ir publicētas Eiropas Savienības "Oficiālajā Vēstnesī" un ir pieejamas datubāzē "Eur-Lex". Šie oficiāli spēkā esošie dokumenti ir tieši pieejami, noklikšķinot uz šajā dokumentā iegultajām saitēm

►B

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 965/2012

(2012. gada 5. oktobris),

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.)

Grozīta ar:

		Oficiālais Vēstnesis		
		Nr.	Lappuse	Datums
►M1	Komisijas Regula (ES) Nr. 800/2013 (2013. gada 14. augusts)	L 227	1	24.8.2013.
►M2	Komisijas Regula (ES) Nr. 71/2014 (2014. gada 27. janvāris)	L 23	27	28.1.2014.
►M3	Komisijas Regula (ES) Nr. 83/2014 (2014. gada 29. janvāris)	L 28	17	31.1.2014.
►M4	Komisijas Regula (ES) Nr. 379/2014 (2014. gada 7. aprīlis)	L 123	1	24.4.2014.
►M5	Komisijas Regula (ES) 2015/140 (2015. gada 29. janvāris)	L 24	5	30.1.2015.
►M6	Komisijas Regula (ES) 2015/640 (2015. gada 23. aprīlis)	L 106	18	24.4.2015.
►M7	Komisijas Regula (ES) 2015/1329 (2015. gada 31. jūlijs)	L 206	21	1.8.2015.
►M8	Komisijas Regula (ES) 2015/2338 (2015. gada 11. decembris)	L 330	1	16.12.2015.
►M9	Komisijas Regula (ES) 2016/1199 (2016. gada 22. jūlijs)	L 198	13	23.7.2016.
►M10	Komisijas Regula (ES) 2017/363 (2017. gada 1. marts)	L 55	1	2.3.2017.
►M11	Komisijas Regula (ES) 2018/394 (2018. gada 13. marts)	L 71	1	14.3.2018.
►M12	Komisijas Regula (ES) 2018/1042 (2018. gada 23. jūlijs)	L 188	3	25.7.2018.
►M13	grozīta ar Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/745 (2020. gada 4. jūnijs)	L 176	11	5.6.2020.
►M14	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2018/1975 (2018. gada 14. decembris)	L 326	53	20.12.2018.
►M15	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/1384 (2019. gada 24. jūlijs)	L 228	106	4.9.2019.
►M16	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/1387 (2019. gada 1. augusts)	L 229	1	5.9.2019.
►M17	grozīta ar Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/1176 (2020. gada 7. augusts)	L 259	10	10.8.2020.
►M18	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/2036 (2020. gada 9. decembris)	L 416	24	11.12.2020.
►M19	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1062 (2021. gada 28. jūnijs)	L 229	3	29.6.2021.
►M20	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1296 (2021. gada 4. augusts)	L 282	5	5.8.2021.
►M21	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/2237 (2021. gada 15. decembris)	L 450	21	16.12.2021.
►M22	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/414 (2022. gada 11. marts)	L 85	4	14.3.2022.

►**M23**	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/790 (2022. gada 19. maijs)	L 141	13	20.5.2022.
►**M24**	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/2203 (2022. gada 11. novembris)	L 293	3	14.11.2022.
►**M25**	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2022/2502 (2022. gada 19. decembris)	L 325	56	20.12.2022.
►**M26**	Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2023/217 (2023. gada 1. februāris)	L 30	11	2.2.2023.

Labota ar:

►**C1**	Kļūdu labojums, OV L 230, 6.9.2019., 10. lpp. (2019/1384)
►**C2**	Kļūdu labojums, OV L 30, 2.2.2023., 36. lpp. (2016/1199)

▼B

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 965/2012

(2012. gada 5. oktobris),

ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

▼M4

1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

▼M14

1. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus par lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju un par tādu ekspluatantu gaisa kuģu perona pārbaudēm, kuri atrodas citas valsts drošības uzraudzībā, gaisa kuģiem nolaižoties lidostās, kas atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līgumu noteikumi.

2. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus arī par to, ar kādiem nosacījumiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc tādu gaisa kuģu ekspluatantu apliecības, kuri minēti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punktā, izņemot gaisa balonus un planierus, un kuri iesaistīti komerciālos gaisa pārvadājumos, par apliecību turētāju tiesībām un pienākumiem, kā arī par nosacījumiem, ar kādiem drošības interesēs ekspluatācija jāaizliedz, jāierobežo vai uz ko jāattiecina zināmi nosacījumi.

3. Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus arī par nosacījumiem un procedūrām, kā ekspluatanti, kas iesaistīti lidmašīnu un helikopteru komerciālā specializētā ekspluatācijā vai kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālā ekspluatācijā, tostarp kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālā specializētā ekspluatācijā, deklarē savas spējas un pieejamos līdzekļus ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīto pienākumu veikšanai, un sīki izstrādātus noteikumus par šādu ekspluatantu uzraudzību.

▼M4

4. Šajā regulā paredzēti arī sīki izstrādāti noteikumi par to, ar kādiem nosacījumiem konkrēta veida paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai drošības interesēs ir vajadzīga atļauja, un par to, ar kādiem nosacījumiem šīs atļaujas izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc.

5. Šo regulu nepiemēro gaisa pārvadājumiem, kas ietilpst Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunkta piemērošanas jomā.

▼M11

6. Šo regulu nepiemēro pārvadājumiem ar dirižabļiem.

▼M14

7. Šo regulu nepiemēro pārvadājumiem ar gaisa baloniem un planieriem. Tomēr attiecībā uz pārvadājumiem ar gaisa baloniem, kas nav gāzes gaisa baloni atsaitē, un planieriem piemēro 3. panta noteikumus par uzraudzību.

▼B

2. pants

Definīcijas

Šajā regulā:

▼M14

1. “Lidmašīna” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju un nekustīgiem spārniem, kuru gaisā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz spārniem.

1.a “Helikopters” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas noturas gaisā lidojuma laikā galvenokārt viena vai vairāku nesošo propelleru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.

1.b “Gaisa balons” ir tāds par gaisu vieglāks nemotorizēts gaisa kuģis ar apkalpi, kas lidojumu uztur, izmantojot vai nu par gaisu vieglāku gāzi, vai arī sildierīci, tostarp gāzes gaisa baloni, karstā gaisa baloni, jaukta tipa gaisa baloni un, lai gan motorizēti, karstā gaisa dirižabļi.

1.c “Planieris” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kuru lidojumā notur gaisa aerodinamiskā reakcija uz tā nekustīgajām nesošajām virsmām un kura brīvais lidojums nav atkarīgs no dzinēja.

1.d “Komerceksploatācija” ir gaisa kuģa jebkura sabiedrībai pieejama ekspluatācija par maksu vai citādu atlīdzību, vai, ja šī ekspluatācija nav sabiedrībai pieejama – ko veic saskaņā ar līgumu, kurš noslēgts starp ekspluatantu un klientu, ja ekspluatants nav klienta pārvaldībā.

1.e “Gāzes gaisa balons atsaitē” ir gāzes gaisa balons ar atsaites sistēmu, kas ekspluatācijas laikā gaisa balonu pastāvīgi noenkuro stacionārā punktā.

▼B

2. “B klases lidmašīnas” ir propellerdzinēju lidmašīnas, kam maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) nav lielāka par deviņām pasažieru vietām un maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg.

3. “Sabiedrības interešu teritorija (*PIS*)” ir teritorija, ko izmanto tikai darbībām sabiedrības interesēs.

4. “1. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija” ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj nosēsties pieejamajā pārtrauktās pacelšanās distancē vai – atkarībā no tā, kad notiek atteice, – droši turpināt lidojumu uz piemērotu nosēšanās zonu.

▼M1

5. “Veiktspējas navigācija (*PBN*)” ir zonālā navigācija, kas pamatojas uz veiktspējas prasībām gaisa kuģiem, kas veic lidojumus *ATS* maršrutā, veic instrumentālas nolaišanās procedūru vai lido norādītā gaisa telpā.

▼M3

6. “Gaisa taksometru pārvadājumi” lidojuma laika un darba laika ierobežojumu ziņā ir komerciāli gaisa pārvadājumi, kas nav plānveida un ko veic pēc pieprasījuma ar lidmašīnām, kuru maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija (*MOPSC*) ir 19 vai mazāka.

▼M15

7. “Specializēta ekspluatācija” ir visa veida ekspluatācija, kas nav komerciāli gaisa pārvadājumi un kad gaisa kuģis tiek izmantots tādām specializētām darbībām kā lauksaimniecība, būvniecība, fotografēšana, topogrāfiskā uzmērīšana, novērošana un patrulēšana, avioreklāma;

▼M4

8. “Paaugstināta riska specializēta ekspluatācija” ir visa veida komerciāla specializēta gaisa kuģa ekspluatācija, ko veic virs apgabala, kurā ārkārtas situācijā, visticamāk, tiks apdraudēta trešo personu drošība uz zemes, vai – kā to noteikusi tās vietas kompetentā iestāde, kurā šo ekspluatāciju veiks, – visa veida komerciāla specializēta gaisa kuģa ekspluatācija, kas šīs ekspluatācijas īpašo iezīmju un tā apgabala iezīmju dēļ, kurā tā norisināsies, rada paaugstinātu risku, jo sevišķi trešām personām uz zemes.

▼M14

9. “Ievadlidojums” ir jebkurš par samaksu vai citādu atlīdzību veikts neilgs lidojums, ko jaunu apmācāmo vai organizācijas locekļu piesaistes nolūkā veic vai nu mācību organizācija, kas minēta Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ([1]) 10.a pantā, vai organizācija, kas izveidota ar mērķi popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju.

▼M4

10. “Sacensību lidojums” ir jebkurš lidojums, kad gaisa kuģi izmanto sacīkstēs vai konkursos un kad gaisa kuģi izmanto, lai gatavotos lidojumu sacīkstēm vai konkursiem un lai lidotu uz sacīkstēm vai konkursiem vai atgrieztos no tiem.

11. “Lidojumu paraugdemonstrējums” ir jebkāda veida lidojumu darbība, kuru ar nodomu veic nolūkā nodrošināt izrādi vai priekšnesumus reklamētā pasākumā, kas ir atvērts plašai sabiedrībai, tostarp pasākumos, kur gaisa kuģi izmanto, lai trenētos lidojumu paraugdemonstrējumiem un lai lidotu uz šādu reklamētu pasākumu vai atgrieztos no tā.

▼B

Papildu definīcijas II– ►M4 VIII ◄ pielikuma piemērošanas nolūkos ir noteiktas I pielikumā.

3. pants

Uzraudzības spējas

1. Dalībvalsts vienu vai vairākas šīs dalībvalsts iestādes nosaka par tās kompetento(-ajām) iestādi(-ēm), kam ir nepieciešamās pilnvaras un kas atbild par personu un organizāciju sertificēšanu un uzraudzību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.

▼M11

Dalībvalstu kompetento iestāžu un Aģentūras administratīvās un pārvaldības sistēmas atbilst II pielikumā noteiktajām prasībām.

([1]) Komisijas 2011. gada 3. novembra Regula (ES) Nr. 1178/2011, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.).

▼B

2. Ja dalībvalsts par kompetento iestādi nosaka vairākas iestādes:

a) ir skaidri jānosaka katras kompetentās iestādes kompetences joma atbildības un teritoriālā ziņā; un

b) jāiedibina koordinācija starp šīm iestādēm, lai tās savas kompetences ietvaros nodrošinātu efektīvu uzraudzību pār visām organizācijām un personām saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka kompetentā(-ās) iestāde(-es) spēj pienācīgi veikt visu tās(to) uzraudzības programmā ietilpstošo personu un organizāciju uzraudzību, tostarp, ka šai(šīm) iestādei(-ēm) ir pietiekami resursi šīs regulas prasību izpildei.

4. Dalībvalstis gādā, lai kompetentās iestādes darbinieki neveiktu uzraudzības pasākumus, ja ir pierādījumi par to, ka šādi pasākumi varētu tieši vai netieši izraisīt interešu konfliktu, jo īpaši saistībā ar ģimenes vai finanšu interesēm.

5. Darbiniekiem, kurus kompetentā iestāde pilnvarojusi veikt sertifikācijas un/vai uzraudzības uzdevumus, jābūt tiesīgiem veikt vismaz šādus uzdevumus:

a) pārbaudīt reģistrus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz sertifikācijas un/vai uzraudzības uzdevumu izpildi;

b) kopēt vai veikt izrakstus no šādiem reģistriem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;

c) uz vietas prasīt mutisku paskaidrojumu;

d) iekļūt attiecīgajās telpās, darba vietās vai transporta līdzekļos;

e) veikt revīziju, izmeklēšanu, novērtējumus un pārbaudes, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudes un nepaziņotas pārbaudes,

f) attiecīgā gadījumā veikt vai uzsākt izpildes nodrošināšanas pasākumus.

6. Uzdevumus, kas paredzēti 5. punktā, veic saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesību normām.

▼M12

4. pants

Perona pārbaudes

1. Tādu gaisa kuģu ekspluatantu perona pārbaudes, kuri atrodas citas dalībvalsts vai trešās valsts drošības uzraudzībā, veic saskaņā ar II pielikuma *RAMP* apakšdaļu.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai tiek veiktas gan attiecībā uz ekspluatantiem, kas atrodas pašas dalībvalsts drošības uzraudzībā, gan attiecībā uz ekspluatantiem, kas atrodas citas dalībvalsts vai trešās valsts drošības uzraudzībā. Šādas pārbaudes veic inspektori, kas veic perona pārbaudes saskaņā ar II pielikuma *RAMP* apakšdaļā noteikto perona pārbaužu programmu.

▼M12

3. Atkāpjoties no 2. punkta, dalībvalstis var nodrošināt, ka lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai veic citas pilnvarotas amatpersonas ārpus II pielikuma *RAMP* apakšdaļā noteiktās perona pārbaužu programmas, ar nosacījumu, ka šādas pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai atbilst tiem pašiem mērķiem un tajās tiek ievēroti tie paši principi kā saskaņā ar II pielikuma *RAMP* apakšdaļu veiktajās pārbaudēs. Šo alkohola koncentrācijas pārbaužu rezultātus ietver centralizētajā datubāzē saskaņā ar ARO.RAMP.145. punkta b) apakšpunktu.

4. Dalībvalstis var veikt papildu pārbaudes nolūkā konstatēt tādu psihoaktīvo vielu ietekmi, kas nav alkohols. Šādā gadījumā dalībvalstis par to paziņo Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") un Komisijai.

▼B

5. pants

Gaisa kuģu ekspluatācija

▼M14

1. Ekspluatanti ekspluatē lidmašīnu vai helikopteru tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem (turpmāk "*CAT*"), kā noteikts III un IV pielikumā.

▼M4

1.a Ekspluatanti, kas iesaistīti tādos komerciālos gaisa pārvadājumos, kas sākas un beidzas tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā un kuros izmanto B klases lidmašīnas vai nekompleksus helikopterus, ievēro attiecīgās III un IV pielikuma prasības.

▼B

2. ►M1 ——————— ◄ Ekspluatanti nodrošina atbilstību attiecīgajiem V pielikuma noteikumiem, ekspluatējot

a) lidmašīnas un helikopterus, ko izmanto nolūkā:

i) veikt lidojumus, izmantojot veiktspējas navigāciju (*PBN*);

ii) veikt lidojumus saskaņā ar navigācijas veiktspējas minimālajām specifikācijām (*MNPS*);

iii) veikt lidojumus gaisa telpā ar samazināta vertikālā atstatuma minimumiem (*RVSM*);

▼M21

iv) veikt ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) vai darbības ar ekspluatācijas kredītiem;

▼M14

b) lidmašīnas un helikopterus, ko izmanto bīstamu izstrādājumu (*DG*) pārvadājumiem;

▼B

c) divdzinēju lidmašīnas, ko izmanto palielināta attāluma lidojumos (*ETOPS*) komerciālos gaisa pārvadājumos;

d) helikopterus, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem un kuri ir aprīkoti ar nakts redzamības attēlveides sistēmām (*NVIS*);

e) helikopterus, ko izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, ekspluatējot vinču (*HHO*); ►M9 ——————— ◄

f) helikopterus, ko izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos neatliekamās medicīniskās palīdzības lidojumiem (*HEMS*); un

▼M9

g) helikopteri, ko izmanto atklātā jūrā (*HOFO*).

▼M4

3. Kompleksu lidmašīnu ar dzinēju un helikopteru ekspluatanti, kas veic nekomerciālus pārvadājumus, deklarē savas spējas un līdzekļus veikt ar šā gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus un ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti III pielikumā un VI pielikumā. Ja šādi ekspluatanti ir iesaistīti nekomerciālos specializētos pārvadājumos, tie gaisa kuģi ekspluatē saskaņā ar noteikumiem, kas precizēti III un VIII pielikumā.

▼M14

4. Ekspluatanti, kuri ekspluatē nekomerciālos pārvadājumos, tostarp nekomerciālos specializētos pārvadājumos, iesaistītas lidmašīnas un helikopterus, kas nav kompleksas lidmašīnas un helikopteri ar dzinēju, gaisa kuģus ekspluatē saskaņā ar VII pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.

5. Mācību organizācijas, kas minētas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā un kuru galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī, veicot mācību lidojumus uz Savienību, Savienībā vai no Savienības, ekspluatē:

a) kompleksas lidmašīnas ar dzinēju un helikopterus – saskaņā ar VI pielikuma noteikumiem;

b) citādas lidmašīnas un helikopterus – saskaņā ar VII pielikuma noteikumiem.

6. Ekspluatanti ekspluatē lidmašīnu vai helikopteru komerciālai specializētai ekspluatācijai saskaņā ar III un VIII pielikuma prasībām.

▼M4

7. Lidojumi, kas notiek tieši pirms specializētās ekspluatācijas, tās laikā vai uzreiz pēc tās un ir tieši saistīti ar šo ekspluatāciju veidu, attiecīgi jāveic saskaņā ar 3., 4. un 6. punktu. ►M5 Izņemot apkalpes locekļus, gaisa kuģī nedrīkst pārvadāt personas, kas nav obligāti nepieciešamas misijai. ◄

▼B

6. pants

Atkāpes

▼M4

_____

▼B

2. ►M5 Atkāpjoties no 5. panta 1. punkta, Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 5. punktā minētos gaisa kuģus, lidmašīnu gadījumā, ekspluatē saskaņā ar Komisijas 2009. gada 14. oktobra Lēmumā C(2009) 7633 izklāstītajiem nosacījumiem, ja tos izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos. ◄ Tomēr par jebkurām izmaiņām ekspluatācijā, kas ietekmē minētajā lēmumā izklāstītos nosacījumus, paziņo Komisijai un Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (turpmāk – "Aģentūra") pirms attiecīgo izmaiņu ieviešanas.

Ja dalībvalsts, kas nav Lēmuma C(2009) 7633 adresātvalsts, paredz izmantot minētajā lēmumā paredzēto atkāpi, tā par savu nodomu paziņo Komisijai un Aģentūrai pirms attiecīgās atkāpes piemērošanas. Komisija un Aģentūra izvērtē, cik lielā mērā šī izmaiņa vai paredzētais izmantojums novirzās no Lēmuma C(2009) 7633 nosacījumiem vai ietekmē sākotnējo, saistībā ar šo lēmumu veikto drošības novērtējumu. Ja izvērtējumā izrādās, ka izmaiņa vai paredzētais izmantojums neatbilst sākotnējam drošības novērtējumam, kas tika veikts Lēmuma C(2009) 7633 sakarā, attiecīgā dalībvalsts iesniedz jaunu atkāpes pieprasījumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 6. punktu.

▼M14

3. Atkāpjoties no šīs regulas 5. panta un neskarot Regulas (ES) 2018/1139 18. panta 2. punkta b) apakšpunktu un Komisijas Regulas (ES) Nr. 748/2012 ([1]) I pielikuma P apakšiedaļu par lidošanas atļauju, šādus lidojumus turpina veikt saskaņā ar tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā darbības vieta, vai, ja ekspluatantam nav galvenās darbības vietas, – kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta:

a) ar lidmašīnu vai helikopteru tipu ieviešanu vai modificēšanu saistītus lidojumus, kurus veic projektēšanas vai ražošanas organizācijas atbilstīgi savām tiesībām;

▼M15

b) lidojumus, kuros nepārvadā pasažierus vai kravu un kuros lidmašīnu vai helikopteru pārtransportē atjaunošanai, remontam, pārbaudēm, piegādei, eksportam vai līdzīgiem nolūkiem, ar nosacījumu, ka gaisa kuģis nav iekļauts gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā vai deklarācijā.

▼M9

4. Neatkarīgi no 5. panta līdz 2018. gada 30. jūnijam dalībvalstis var turpināt saskaņā ar saviem tiesību aktiem pieprasīt īpašu apstiprinājumu un papildu prasības attiecībā uz ekspluatācijas procedūrām, aprīkojumu, apkalpes kvalifikāciju un apmācību helikopteru *CAT* pārvadājumiem atklātā jūrā. Dalībvalstis paziņo Komisijai un Aģentūrai papildu prasības, ko piemēro, piešķirot šādus īpašus apstiprinājumus. Minētās prasības nav mazāk ierobežojošas par III un IV pielikumā noteiktajām.

▼M14

4.a Atkāpjoties no 5. panta 1. un 6. punkta, lidmašīnām un helikopteriem, kas nav kompleksas lidmašīnas un helikopteri ar dzinēju, saskaņā ar VII pielikumu var veikt šādu ekspluatāciju:

▼M4

a) dalītu izmaksu lidojumi, ko veic privātpersonas, – ar nosacījumu, ka šā lidojuma tiešās izmaksas dala visas personas, kas atrodas gaisa kuģī, arī pilots, un ka šajās tiešajās izmaksās nepiedalās vairāk par sešām personām;

b) sacensību lidojumi vai lidojumu paraugdemonstrējumi – ar nosacījumu, ka samaksa vai cita veida atlīdzība, kas saņemta par šādiem lidojumiem, nepārsniedz tiešo izmaksu atgūšanu un proporcionālu ieguldījumu ikgadējās izmaksās, kā arī apbalvojumus, kuru apmērs nav lielāks par vērtību, kuru precizējusi kompetentā iestāde;

▼M14

c) ievadlidojumi, izpletņlēcēju izlaišana, planiera vilkšana vai figūrlidojumi, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.

([1]) 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.).

▼M10

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.

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.

▼B

6. Jau esošos pārvadājumus ar helikopteru no sabiedrības interešu teritorijas (*PIS*) un uz šādu teritoriju var turpināt veikt, atkāpjoties no IV pielikuma CAT.POL.H.225. punkta, ja šīs *PIS* teritorijas lieluma, šķēršļu vides vai paša helikoptera dēļ nav iespējams nodrošināt atbilstību prasībām par 1. klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju. Šādus lidojumus veic saskaņā ar dalībvalstu paredzētajiem nosacījumiem. Dalībvalstis paziņo Komisijai un Aģentūrai piemērotos nosacījumus.

▼M9

_____

8. Atkāpjoties no 5. panta 3. punkta pirmā teikuma, ekspluatanti, kas ekspluatē ar turbopropelleru dzinējiem aprīkotas kompleksas lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (MCTOM) līdz 5 700 kg, kuras iesaistītas nekomerciālos pārvadājumos, tās ekspluatē tikai saskaņā ar VII pielikumu.

9. Atkāpjoties no 5. panta 5. punkta a) apakšpunkta, mācību organizācijas, veikdamas mācību lidojumus ar kompleksām lidmašīnām, kuras aprīkotas ar turbopropelleru dzinējiem, ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (MCTOM) līdz 5 700 kg, tās ekspluatē saskaņā ar VII pielikumu.

▼B

7. pants

Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības

1. Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*), ko pirms šīs regulas piemērošanas dalībvalsts izdevusi komerciālo gaisa pārvadājumu lidmašīnu ekspluatantiem saskaņā ar Regulu (EEK) Nr. 3922/91, uzskata par tādām apliecībām, kas izdotas saskaņā ar šo regulu.

Tomēr ne vēlāk kā 2014. gada 28. oktobrī:

a) ekspluatanti pielāgo savu pārvaldības sistēmu, mācību programmas, procedūras un rokasgrāmatas tā, lai tās atbilstu III, IV un, attiecīgi, V pielikuma noteikumiem;

b) *AOC* aizstāj ar apliecībām, kas izdotas saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

▼B

2. Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*), ko dalībvalsts izdevusi komerciālos gaisa pārvadājumos iesaistītu helikopteru ekspluatantiem pirms šīs regulas piemērošanas, konvertē par šai regulai atbilstošām *AOC* apliecībām saskaņā ar konvertācijas ziņojumu, kuru, apspriežoties ar Aģentūru, ir sagatavojusi attiecīgo *AOC* izdevēja dalībvalsts.

Konvertācijas ziņojumā apraksta

a) valsts prasības, uz kuru pamata *AOC* tika izsniegtas;

b) ekspluatantiem piešķirtās tiesības;

c) atšķirības starp valsts prasībām, uz kuru pamata *AOC* tika izdotas, un III, IV un V pielikuma prasībām, kopā ar norādi par to, kā un kad ekspluatantiem būs jānodrošina pilnīga atbilstība minētajiem pielikumiem.

Konvertācijas ziņojumā iekļauj arī visu to dokumentu kopijas, kas nepieciešami, lai apliecinātu a) līdz c) apakšpunktos izklāstītos elementus, tostarp attiecīgo valsts prasību un procedūru kopijas.

▼M11

8. pants

Lidojuma laika ierobežojumi

1. Uz *CAT* pārvadājumiem attiecas III pielikuma *FTL* apakšdaļas prasības.

2. Atkāpjoties no 1. punkta, uz gaisa taksometru, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienestu un vienpilota *CAT* pārvadājumiem ar lidmašīnām attiecas prasības, kas noteiktas valstu tiesību aktos, kuri minēti Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktā un minētās regulas III pielikuma Q apakšiedaļā.

3. Atkāpjoties no 1. punkta, *CAT* pārvadājumi ar helikopteriem un *CAT* pārvadājumi ar planieriem atbilst tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

4. Kompleksu lidmašīnu ar dzinēju un helikopteru nekomerciāla ekspluatācija, tostarp nekomerciāla specializēta ekspluatācija, kā arī lidmašīnu, helikopteru un planieru komerciāla specializēta ekspluatācija attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem atbilst tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktajām prasībām, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta.

▼M2

9. pants

Obligāto iekārtu saraksti

Obligāto iekārtu sarakstus (*MEL*), ko pirms šīs regulas piemērošanas apstiprinājusi ekspluatanta valsts vai reģistrācijas valsts, uzskata par apstiprinātiem saskaņā ar šo regulu, un ekspluatants tos var izmantot arī turpmāk.

▼M2

Pēc šīs regulas stāšanās spēkā visas izmaiņas pirmajā daļā minētajos *MEL*, kam saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 ([1]) kā daļa no datiem par piemērotību ekspluatācijai izveidots obligāto iekārtu pamatsaraksts (*MMEL*), veic atbilstīgi šīs regulas III pielikuma 2. iedaļas ORO.MLR.105. punktam iespējami drīz, bet ne vēlāk kā 2017. gada 18. decembrī vai divus gadus pēc datu par piemērotību ekspluatācijai apstiprināšanas, no šiem termiņiem izvēloties vēlāko.

Visas izmaiņas pirmajā daļā minētajos *MEL*, kam kā daļa no datiem par piemērotību ekspluatācijai nav izveidots *MMEL*, arī turpmāk veic saskaņā ar *MMEL*, ko pieņēmusi attiecīgi ekspluatanta valsts vai reģistrācijas valsts.

9.a pants

Lidojumu apkalpes un salona apkalpes apmācība

Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu apkalpes un salona apkalpes locekļi, kas jau piedalās ekspluatācijā un ir beiguši apmācību saskaņā ar III pielikuma FC un CC apakšdaļu, ja šajā apmācībā nebija ietverti obligātie elementi, kas noteikti attiecīgajos datos par piemērotību ekspluatācijai, iziet apmācību par šiem obligātajiem elementiem ne vēlāk kā līdz 2017. gada 18. decembrim vai divos gados pēc tam, kad apstiprināti dati par piemērotību ekspluatācijai, no šiem termiņiem izvēloties vēlāko.

▼M16

9.aa pants

Prasības attiecībā uz lidojuma apkalpi pārbaudes lidojumiem pēc tehniskās apkopes

Pilotam, kas pirms 2019. gada 25. septembra darbojies kā gaisa kuģa kapteinis pārbaudes lidojumā pēc tehniskās apkopes, kurš saskaņā ar VIII pielikuma SPO.SPEC.MCF.100. punktā norādīto definīciju klasificēts kā A līmeņa pārbaudes lidojums pēc tehniskās apkopes, piešķir apliecinājumu nolūkā nodrošināt atbilstību minētā pielikuma SPO.SPEC.MCF.115. punkta a) apakšpunkta 1. punktam. Minētajā gadījumā ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa kapteinis saņem instruktāžu par visām konstatētajām atšķirībām starp ekspluatācijas praksi, kura iedibināta līdz 2019. gada 25. septembrim, un pienākumiem, kas paredzēti šīs regulas VIII pielikuma E apakšdaļas 5. iedaļā, tostarp tiem, kas izriet no saistītajām ekspluatanta noteiktajām procedūrām.

▼M12

9.b pants

Pārskatīšana

1. Aģentūra pastāvīgi pārskata, cik efektīvas ir II un III pielikumā ietvertās prasības par lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtu. Ne vēlāk kā 2019. gada 18. februārī Aģentūra iesniedz pirmo ziņojumu par minētās pārskatīšanas rezultātiem.

([1]) (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).

▼M12

Minētajā pārskatīšanā izmanto zinātniskos atzinumus un to pamato ar ekspluatācijas datiem, kas ilgtermiņā ar dalībvalstu palīdzību apkopoti pēc šīs regulas piemērošanas dienas.

Pārskatīšanā novērtē ietekmi uz gaisa kuģa apkalpes modrību, aplūkojot vismaz šādus aspektus:

a) vairāk nekā 13 stundu ilga darba laika ietekme labvēlīgākajā diennakts laikā;

b) vairāk nekā 10 stundu ilga darba laika ietekme mazāk labvēlīgā diennakts laikā;

c) vairāk nekā 11 stundu ilga darba laika ietekme uz apkalpes locekļiem nezināmā aklimatizācijas stadijā;

d) dienesta pienākumi, kas iekļauj augstu sektoru līmeni (vairāk par 6);

e) dežūras, piemēram, gatavības režīms vai rezerve, pēc kuras notiek lidojums; un

f) grafiki, kas traucē diennakts ritmu.

2. ►M20 Aģentūra pastāvīgi pārskata, cik efektīvi ir II un IV pielikumā izklāstītie noteikumi par atbalsta programmām, lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu un sistemātiskām un izlases veida pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai nolūkā nodrošināt lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu medicīnisko piemērotību. Ne vēlāk kā 2023. gada 14. augustā Aģentūra iesniedz pirmo ziņojumu par minētās pārskatīšanas rezultātiem.

Minētajā pārskatīšanā izmanto attiecīgus atzinumus un to pamato ar datiem, kas ilgtermiņā apkopoti ar dalībvalstu un Aģentūras palīdzību. ◄

▼M9

10. pants

Stāšanās spēkā

►M14 ——————— ◄ Šī regula stājas spēkā trešajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.*

▼M14

To piemēro no 2012. gada 28. oktobra.

———————

▼B

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

▼B

I PIELIKUMS

▼M4

II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas

▼B

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas.

1. “Pieejamā pārtrauktās pacelšanās distance (*ASDA*)” ir pieejamā ieskrējiena distance plus skrejceļa gala bremzēšanas josla, ja lidostas valsts ir deklarējusi, ka šāda bremzēšanas josla ir pieejama, un ja šī bremzēšanas josla dominējošos ekspluatācijas apstākļos var panest lidmašīnas masu.

2. “Attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai (*AMC*)” ir tiesiski nesaistoši standarti, ko Aģentūra pieņēmusi, lai paskaidrotu līdzekļus, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.

3. “Pieņemšanas kontrollapa” ir dokuments, kuru izmanto, lai palīdzētu veikt bīstamu izstrādājumu paku vizuālu pārbaudi, kā arī to pavaddokumentu pārbaudi, lai noteiktu, ka visas attiecīgās prasības ir ievērotas.

4. “Atbilstošs lidlauks” ir lidlauks, kurā var ekspluatēt gaisa kuģi, ņemot vērā piemērojamās veiktspējas prasības un skrejceļa raksturojumus.

5. Pasažieru klasifikācijas nolūkā:

   a) “pieaugušie” ir personas, kas sasniegušas vismaz 12 gadu vecumu;

   b) “bērni” ir personas, kas sasniegušas divu gadu un lielāku vecumu, bet nav vecākas par 12 gadiem;

   c) “zīdaiņi” ir bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.

▼M14

———————

▼M21

6. “Lidlauka ekspluatācijas minimumi” ir lidlauka izmantojamības ierobežojumi attiecībā uz:

   a) pacelšanos – izteikti kā redzamība uz skrejceļa (*RVR*) un/vai redzamība, un, ja vajadzīgs, mākoņu apakšējās robežas augstums;

   b) nosēšanos 2D instrumentālās nolaišanās darbībās – izteikti kā redzamība un/vai *RVR*, minimālais nolaišanās absolūtais/relatīvais augstums (*MDA/H*) un, ja vajadzīgs, mākoņu apakšējās robežas augstums;

   c) nosēšanos 3D instrumentālās nolaišanās darbībās – izteikti kā redzamība un/vai *RVR*, un lēmuma pieņemšanas absolūtais/relatīvais augstums (*DA/H*) atbilstīgi darbības veidam un/vai kategorijai.

▼B

7. “Lidojums, kurā izmanto nakts redzamības sistēmu (*NVIS*)” – *NVIS* lidojumos saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) – ir naktī veikta lidojuma daļa, apkalpes loceklim izmantojot nakts redzamības brilles (*NVG*).

8. “Gaisa kuģis” ir lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu.

▼M8

8.a “Gaisa kuģa izsekošana” ir tāds process uz zemes, kas uztur un ik pēc noteikta laika atjaunina ierakstu par konkrēta lidojumā esoša gaisa kuģa atrašanās vietu četrās dimensijās.

▼M8

8.b “Gaisa kuģa izsekošanas sistēma” ir sistēma, kas balstās uz gaisa kuģa izsekošanu, lai konstatētu nestandarta situāciju lidojuma laikā un brīdinātu par to.

▼M20

8.c “Rezerves lidlauks” ir atbilstošs lidlauks, uz kuru gaisa kuģis var doties, kad tam nav iespējams vai nav ieteicams turpināt lidojumu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai veikt tajā nosēšanos, un kurā ir pieejami vajadzīgie pakalpojumi un iekārtas, un kurš atbilst gaisa kuģa veiktspējas prasībām un darbojas paredzamajā izmantošanas laikā; “rezerves lidlauks” ietver šādus lidlaukus:

a) “pacelšanās rezerves lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos, ja tas kļūst nepieciešams īsi pēc pacelšanās un ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku;

b) “maršruta rezerves (*ERA*) lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja novirzīšanās kļūst nepieciešama lidojuma maršrutā;

c) “degvielas/enerģijas maršruta rezerves (degvielas/enerģijas *ERA*) lidlauks” ir *ERA* lidlauks, kas ir vajadzīgs plānošanas posmā izmantošanai degvielas/enerģijas aprēķinā;

d) “galamērķa rezerves lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja tam kļūst neiespējami vai nav ieteicams veikt nosēšanos paredzētās nosēšanās lidlaukā.

▼B

9. “Alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai” ir līdzekļi, kas ierosina alternatīvas attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai (*AMC*) vai ierosina jaunus līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, par kuriem Aģentūra nav pieņēmusi saistītus *AMC*.

10. “Pretapledošana” – uz zemes veiktu procedūru gadījumā – ir procedūra, kas uz zināmu laiku (iedarbības laiku) nodrošina aizsardzību pret sarmas vai apledojuma veidošanos un sniega uzkrāšanos uz gaisa kuģa apstrādātajām virsmām.

▼M21

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 12. ◄ “Salona apkalpes loceklis” ir atbilstīgi kvalificēts apkalpes loceklis, kurš nav lidojuma apkalpes loceklis vai tehniskās apkalpes loceklis un kuram ekspluatants ir uzticējis ekspluatācijas laikā veikt ar pasažieru un lidojuma drošību saistītus uzdevumus.

▼M21

_____

▼M15

17. “A kategorija attiecībā uz helikopteriem” ir helikopters ar vairākiem dzinējiem, kas projektēts ar dzinēja un sistēmas izolācijas īpatnībām atbilstīgi piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām un spēj veikt lidojumus, izmantojot pacelšanās un nosēšanās datus, kuri paredzēti saskaņā ar kritiskas dzinēja atteices jēdzienu un kuri dzinēja atteices gadījumā nodrošina atbilstīgu paredzēto virsmas laukumu un atbilstošu veiktspēju nepārtraukta, droša lidojuma vai drošas pārtrauktās pacelšanās veikšanai;

▼B

►M1 18. ◄ “B kategorija attiecībā uz helikopteriem” ir helikopters ar vienu vai vairākiem dzinējiem, kas neatbilst A kategorijas standartiem. B kategorijas helikopteriem nav garantētas spējas turpināt drošu lidojumu dzinēja atteices gadījumā, un tiem ir jāveic piespiedu nosēšanās.

▼M21

18.a “Mākoņu apakšējās robežas augstums” ir attālums no zemes vai ūdens virsmas līdz pašam zemākajam mākoņu slānim zem 6 000 m (20 000 pēdām), kas aizsedz vairāk nekā pusi debess.

▼B

►M1 19. ◄ “Sertifikācijas specifikācijas (*CS*)” ir Aģentūras pieņemtie tehniskie standarti, kuros norādīts, kā apliecināt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un kurus organizācija var izmantot sertifikācijas nolūkā.

▼M21

20. “Riņķošana” ir nolaišanās pa riņķi vizuālais posms.

20.a “Nolaišanās pa riņķi” ir A tipa instrumentālās nolaišanās darbība, kurā gaisa kuģis nonāk tādā pozīcijā, kas ir piemērota, lai nosēstos uz skrejceļa/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*), kur izvietojuma dēļ nav iespējama nolaišanās pa taisni.

▼B

►M1 21. ◄ “Šķēršļbrīva josla” ir pilnvarotās iestādes kontrolē esoša, noteikta taisnstūrveida zona uz zemes vai ūdens, kas izvēlēta vai sagatavota kā piemērota zona, virs kuras lidmašīna var veikt daļu no sākotnējās augstuma uzņemšanas līdz noteiktam augstumam.

►M1 22. ◄ “Mākoņu apakšējās robežas augstums” – lidlauka vai ekspluatācijas vietas tuvumā vai īpašā darbības vietā – ir zemākās redzamās vai prognozētās mākoņa daļas apakšējās robežas augstums, ko parasti mēra no lidlauka pacēluma vai – attiecībā uz ekspluatāciju atklātā jūrā – no vidējā jūras līmeņa.

▼M16

22.a “Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīce (*CVR*)” ir triecienizturīgs lidojuma parametru reģistrators, kurā mikrofonus kopā ar citām audio un digitālajām ievades ierīcēm izmanto, lai savāktu un ierakstītu lidojuma apkalpes nodalījuma akustisko vidi un saziņu, kas notiek lidojuma apkalpes locekļu starpā, kā arī saņemot un nosūtot ziņojumus.

▼B

►M1 23. ◄ “Kodu koplietošana” ir vienošanās, kad viens pārvadātājs ar savas aviokompānijas kodu pārdod un izdod biļetes uz cita pārvadātāja lidojumu.

▼M18

23.a “Kompetence” ir cilvēka snieguma dimensija, ko izmanto, lai ticami prognozētu sekmīgu sniegumu darbā, un kas izpaužas un novērojama rīcībā, attiecīgās zināšanas, prasmes un attieksmi pielietojot, lai veiktu darbības vai uzdevumus atbilstīgi konkrētiem nosacījumiem.

23.b “Uz kompetencēm balstīta apmācība” ir novērtēšanas un apmācības programmas, kurām raksturīga orientācija uz sniegumu, uzsvars uz snieguma standartiem un rezultātu mērīšanu, kā arī apmācības pilnveidošana atbilstīgi noteiktajiem snieguma standartiem.

▼M18

23.c “Kompetenču sistēma” ir pilnīgs noteikto kompetenču kopums, kas ekspluatanta uz pierādījumiem balstītas apmācības programmā ir izstrādāts, tiek mācīts un novērtēts, izmantojot ar lidojumiem saistītus scenārijus, un kas ir pietiekami plašs, lai pilotu sagatavotu gan paredzētiem, gan neparedzētiem apdraudējumiem un kļūdām.

▼B

►M1 24. ◄ “Blīvi apdzīvots rajons” – attiecībā uz pilsētu vai apdzīvotu vietu – ir jebkurš rajons, kas tiek galvenokārt izmantots dzīvošanai, komercdarbībai vai atpūtai.

▼M16

25. “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.

▼M20

26. “Degviela/enerģija neparedzētiem apstākļiem” ir degvielas/enerģijas daudzums, kas paredzēts, lai kompensētu neparedzētu faktoru ietekmētu degvielas/enerģijas patēriņu līdz galamērķa lidlaukam.

▼M21

27. “Vienmērīga augstuma samazināšana nolaišanās beigu posmā (*CDFA*)” ir paņēmiens, kas atbilst stabilas nolaišanās procedūrām un ko izmanto lidošanai neprecīzas instrumentālās nolaišanās (*NPA*) procedūras beigu posma segmentā (*FAS*), kad, neizlīdzinot gaisa kuģi, augstums tiek vienmērīgi samazināts no absolūtā/relatīvā augstuma, kurš ir vienāds ar vai lielāks par nolaišanās beigu posma kontrolpunkta absolūto/relatīvo augstumu:

a) attiecībā uz nolaišanos pa taisni – līdz punktam aptuveni 15 m (50 pēdas) virs nosēšanās skrejceļa sliekšņa vai punktam, kurā sākas izlīdzināšanas manevrs; vai

b) attiecībā uz nolaišanos pa riņķi – līdz ir sasniegts *MDA/H* vai vizuālā lidojuma manevra absolūtais/relatīvais augstums.

▼B

►M1 28. ◄ “Pārrēķināta meteoroloģiskā redzamība (*CMV*)” ir par *RVR* pārrēķināta ziņotā meteoroloģiskā redzamība.

►M1 29. ◄ “Apkalpes loceklis” ir ekspluatanta nozīmēta persona noteiktu pienākumu pildīšanai gaisa kuģī.

►M1 30. ◄ “Lidojuma kritiskie posmi” lidmašīnām ir pacelšanās ieskrējiens, pacelšanās trajektorija, pieejas beigu posms, otrais aplis, nosēšanās, nosēšanās ar nosēšanās izskrējienu, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.

▼B

►M1 31. ◄ “Lidojuma kritiskie posmi” helikopteriem – manevrēšana, karāšanās, pacelšanās, pieejas beigu posms, otrais riņķis, nosēšanās, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.

▼M20

31.a “Faktiskā degvielas/enerģijas shēma” ir apstiprinātā degvielas/enerģijas shēma, ko ekspluatants pašlaik izmanto.

▼M16

_____

▼B

►M1 33. ◄ “Bīstami izstrādājumi (*DG*)” ir priekšmeti vai vielas, kas var apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi un kas ir iekļauti tehnisko instrukciju bīstamo izstrādājumu sarakstā, vai kas tiek klasificēti saskaņā ar šīm instrukcijām.

►M1 34. ◄ “Negadījums ar bīstamiem izstrādājumiem” ir notikums, kas saistīts ar bīstamo izstrādājumu pārvadāšanu gaisā, kas rada letālus vai smagus miesas bojājumus personai vai īpašuma bojājumus lielos apmēros.

►M1 35. ◄ “Incidents ar bīstamiem izstrādājumiem” ir:

a) notikums, kas netiek klasificēts kā aviācijas negadījums, ar bīstamiem izstrādājumiem un kas var arī nebūt noticis gaisa kuģī, bet kas ir saistīts ar bīstamo izstrādājumu pārvadāšanu gaisā, un kā rezultātā kāda persona ir guvusi miesas bojājumus, ir bojāts īpašums, izcēlies ugunsgrēks, kaut kas ir salauzts, ir izliets vai noplūdis šķidrums vai ir notikusi radiācijas noplūde, vai ir citi pierādījumi, ka nav saglabāta iepakojuma viengabalainība;

b) jebkurš notikums, kas attiecas uz bīstamu izstrādājumu pārvadājumiem un kurš nopietni apdraud gaisa kuģi vai tajā esošos.

▼M21

35.a “Lēmuma pieņemšanas absolūtais augstums (*DA*) vai lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*)” ir 3D instrumentālās nolaišanās darbībai noteikts absolūtais vai relatīvais augstums, kurā jāuzsāk procedūra aiziešanai uz otro riņķi, ja nav noteikts vizuālais orientieris, kas vajadzīgs, lai turpinātu nolaišanos.

▼B

►M1 36. ◄ “Atledošana” – uz zemes veiktu procedūru gadījumā – ir procedūra, kuru veicot, gaisa kuģa virsmu atbrīvo no sarmas, ledus, sniega vai šķīdoņa, lai nodrošinātu, ka virsmas nav kontaminētas.

►M1 37. ◄ “Noteiktais pēcpacelšanās punkts (*DPATO*)” ir punkts pacelšanās un sākotnējās augstuma uzņemšanas fāzē, pirms kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta, un tāpēc var būt nepieciešama piespiedu nosēšanās.

▼B

►M1 38. ◄ “Noteiktais pirmsnosēšanās punkts (*DPBL*)” ir punkts pieejas un nosēšanās fāzē, pēc kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta, un tāpēc var būt nepieciešama piespiedu nosēšanās.

►M1 39. ◄ “*DR* attālums” ir horizontālais attālums, kuru helikopters nolido no pieejamās pacelšanās distances beigām.

▼M4

40. “Līgums par nomāšanu bez apkalpes” ir līgums starp uzņēmumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģis tiek ekspluatēts atbilstīgi nomnieka gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) noteikumiem vai – tādas komerciālas ekspluatācijas gadījumā, kas nav *CAT*, – uz nomnieka atbildību.

▼B

►M1 41. ◄ “Sausā ekspluatācijas masa” ir konkrētai ekspluatācijai gatavas lidmašīnas kopējā masa bez izmantojamās degvielas un derīgās kravas.

▼M16

42. “Sauss skrejceļš” ir skrejceļš, uz kura virsmas nav redzama mitruma un kurš nav kontaminēts tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot.

▼M14

42.a “*EFB* lietotne” ir lietojumprogramma, kas instalēta *EFB* saimniekplatformā un nodrošina vienu vai vairākas konkrētas darbības funkcijas, kas vajadzīgas lidojuma operācijām.

42.b “*EFB* saimniekplatforma” ir aparatūra, kurā atrodas datošanas spējas un bāzes programmatūra, tostarp operētājsistēma un ievadizvades programmatūra.

42.c “*EFB* sistēma” ir aparatūra (ieskaitot visus akumulatorus, savienojamības nodrošinājumu, ievadizvades komponentus) un programmatūra (tostarp datubāzes un operētājsistēma), kas nepieciešama paredzētā *EFB* lietojuma atbalstam.

▼M18

42.d “*EBT* modulis” ir kursu kombinācija, kurā izmanto kvalificētu lidojumu simulācijas trenažieru iekārtu un kas ir daļa no periodiskās novērtēšanas un apmācības 3 gadu perioda.

▼M1

43. “*ELA1* gaisa kuģis” ir šāds pilotējams Eiropas vieglais gaisa kuģis:

a) lidmašīna, kuras maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir 1 200 kg vai mazāka un kura nav klasificēta kā komplekss ar dzinēju darbināms gaisa kuģis;

b) planieris vai planieris ar dzinēju, kura maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir 1 200 kg vai mazāka;

c) gaisa balons ar maksimālo izstrādāto pacelšanās gāzes vai karstā gaisa apjomu, kas nepārsniedz 3 400 m^3 karstā gaisa baloniem, 1 050 m^3 gāzes gaisa baloniem un 300 m^3 piesietiem gāzes gaisa baloniem.

▼M1

44. “*ELA2* gaisa kuģis” ir šāds pilotējams Eiropas vieglais gaisa kuģis:

a) lidmašīna, kuras maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir 2 000 kg vai mazāka un kura nav klasificēta kā komplekss ar dzinēju darbināms gaisa kuģis;

b) planieris vai planieris ar dzinēju, kura maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir 2 000 kg vai mazāka;

c) gaisa balons;

d) ļoti viegls rotorplāns, kura maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) nepārsniedz 600 kg, ar vienkāršu konstrukciju ne vairāk kā divu pasažieru pārvadāšanai, kas nav darbināms ar turbo un/vai raķešu dzinējiem, tikai ekspluatācijai dienā saskaņā ar *VFR*.

▼M14

44.a “Elektroniskā lidojumu datu pārvaldības ierīce (*EFB*)” ir elektroniska informācijas sistēma, ko veido lidojuma apkalpei paredzētas ierīces un lietotnes un kas ļauj glabāt, atjaunināt, parādīt un apstrādāt *EFB* funkcijas, kuras vajadzīgas lidojuma operācijām vai veicamajiem pienākumiem.

▼B

►M1 45. ◄ “Paaugstināta pieejas beigu posma un pacelšanās zona (paaugstināta *FATO*)” ir *FATO*, kas ir vismaz 3 metrus augstāka par apkārtējo virsmu.

▼M15

45.a “avārijas izeja” ir uzstādīts izejas veida izkāpšanas punkts, kas nodrošina maksimālu iespēju veikt salona un lidojuma apkalpes nodalījuma evakuāciju noteiktā laika posmā un ietver grīdas līmeņa durvis, izejas logu vai cita veida izeju, piemēram, lūkas lidojuma apkalpes nodalījumā un astes konusa izeju;

▼M20

_____

▼M21

46. “Lidojuma redzamības uzlabošanas sistēma (*EFVS*)” ir elektronisks līdzeklis, kas, izmantojot attēlveides sensorus, lidojuma apkalpei reāllaikā nodrošina no sensora iegūtu vai uzlabotu apkārtējās vides topogrāfijas attēlojumu (vietas vai reģiona dabiskās vai cilvēka radītās iezīmes, jo īpaši, lai parādītu to relatīvo atrašanās vietu un pacēlumu). *EFVS* ir integrēta lidojuma vadības sistēmā un iestrādāta priekšējā ekrāna sistēmā vai līdzvērtīgā ekrānu sistēmā. Ja *EFVS* ir sertificēta saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām un ekspluatantam ir vajadzīgais speciālais apstiprinājums (vajadzības gadījumā), to var izmantot *EFVS* darbībām un tā var ļaut veikt darbības ar ekspluatācijas kredītiem.

46.a “*EFVS* darbība” ir darbība, kuras laikā redzamības apstākļu dēļ dabiskās redzamības vietā ir jāizmanto *EFVS*, lai veiktu nolaišanos vai nosēšanos, identificētu vajadzīgos vizuālos orientierus vai veiktu izskrējienu.

46.b “*EFVS* 200 darbība” ir darbība ar ekspluatācijas kredītu, kuras laikā redzamības apstākļu dēļ *EFVS* jāizmanto līdz 200 pēdām virs *FATO* vai skrejceļa sliekšņa. No minētā punkta nosēžoties tiek izmantota dabiskā redzamība. *RVR* nedrīkst būt mazāka kā 550 m.

▼M21

47. “Redzamības uzlabošanas sistēma (*EVS*)” ir elektronisks līdzeklis, kas, izmantojot attēlveides sensorus, lidojuma apkalpei reāllaikā nodrošina faktiskās apkārtējās vides topogrāfijas attēlu (vietas vai reģiona dabiskās vai cilvēka radītās iezīmes, jo īpaši, lai parādītu to relatīvo atrašanās vietu un pacēlumu).

▼M18

47.a “Reģistrācija” ir administratīva darbība, ko ekspluatants veic, ja pilots piedalās ekspluatanta *EBT* programmā.

47.b “Dalībai programmā reģistrēts pilots” ir pilots, kas piedalās periodiskajā *EBT* apmācības programmā.

47.c “Nolaišanos līdzvērtīgums” ir visas nolaišanās, kas prasa papildu pūles no prasmīgas apkalpes, neatkarīgi no tā, vai tās tiek izmantotas *EBT* moduļos.

47.d “Darbības traucējumu līdzvērtīgums” ir visi darbības traucējumi, kas prasa ievērojamas pūles no prasmīgas apkalpes, neatkarīgi no tā, vai tie tiek izmantoti *EBT* moduļos.

47.e “Izvērtēšanas posms” ir viens no *EBT* moduļa posmiem, kas ir scenārijs lidojumam maršruta apstākļos, kurš raksturīgs ekspluatanta videi un kura laikā viens vai vairāki atgadījumi ļauj izvērtēt definētās kompetenču sistēmas galvenos elementus.

47.f “Uz pierādījumiem balstīta apmācība (*EBT*)” ir uz ekspluatācijas datiem balstīta novērtēšana un apmācība, kam raksturīga pilota vispārējo spēju pilnveidošana un novērtēšana kompetenču diapazonā (kompetenču sistēma), nevis snieguma mērīšana atsevišķos notikumos vai manevros.

▼B

►M1 48. ◄ “Pieejas beigu posma un pacelšanās zona (*FATO*)” ir noteikta helikoptera ekspluatācijas zona, virs kuras tiek pabeigts pieejas manevra pēdējais posms līdz karāšanās vai nosēšanās darbībai un no kuras tiek sākts pacelšanās manevrs. Gadījumos, kad *FATO* jāizmanto 1. klases parametru helikopteru lidojumiem, noteiktā zona ietver pieejamo noraidītās pacelšanās zonu.

▼M15

48.a “lidojuma apkalpes loceklis” ir sertificēts apkalpes loceklis, kura pienākumi ir saistīti ar gaisa kuģa ekspluatāciju lidojuma apkalpes darba laikā;

▼M21

48.b “Nolaišanās beigu posma segments (*FAS*)” ir instrumentālās nolaišanās procedūras (*IAP*) segments, kurā notiek centrēšana un augstuma samazināšana, lai veiktu nosēšanos.

▼B

►M1 49. ◄ “Lidojuma datu uzraudzība (*FDM*)” ir ikdienas ekspluatācijā iegūtu digitālo lidojuma parametru proaktīva izmantošana aviācijas drošības uzlabošanai, neietverot soda sankcijas.

▼M15

49.a “gaisa satiksmes vadības dispečers” ir persona, ko ekspluatants izraudzījis lidojumu darbību kontrolei un uzraudzībai un kas ir pietiekami kvalificēts, atbalsta gaisa kuģa kapteini, instruē viņu un/vai palīdz viņam droši veikt lidojumu;

▼M16

49.b “Lidojuma datu reģistrators (*FDR*)” ir triecienizturīgs lidojuma parametru reģistrators, kurā datu avotu sakopojumu izmanto, lai savāktu un ierakstītu parametrus, kas atspoguļo gaisa kuģa stāvokli un darbību.

49.c “Lidojuma parametru reģistrators” ir jebkura tipa reģistrators, kas uzstādīts gaisa kuģī, lai atvieglotu nelaimes gadījumu vai incidentu drošības izmeklēšanu.

▼M20

49.d “Lidojuma kontrole” ir izlidošanas un ielidošanas ziņojumu reģistrēšana reāllaikā, ko veic operatīvais personāls, lai nodrošinātu, ka lidojums notiek un gaisa kuģis ir ieradies galamērķa lidlaukā vai rezerves lidlaukā.

49.e “Lidojuma uzraudzība” papildus lidojuma kontrolei noteiktajām prasībām ir:

a) lidojumu operatīvā uzraudzība, ko no izlidošanas visu lidojuma posmu laikā veic atbilstīgi kvalificēts lidojuma vadības personāls;

b) visas pieejamās un attiecīgās drošuma informācijas apmaiņa starp lidojuma vadības personālu uz zemes un lidojuma apkalpi, un

c) būtiska palīdzība lidojuma apkalpei, ja lidojuma laikā rodas ārkārtas situācija vai drošības problēma vai pēc lidojuma apkalpes pieprasījuma.

▼B

►M1 50. ◄ “Lidojumu simulācijas trenažieru iekārta (*FSTD*)” ir trenažieru iekārta, kas:

a) attiecībā uz lidmašīnām ir pilnīgs lidojumu trenažieris (*FFS*), lidojumu trenažieru iekārta (*FTD*), lidojumu un navigācijas procedūru trenažieris (*FNPT*) vai pamatinstrumentu trenažieru iekārta (*BITD*);

b) helikopteriem ir pilnīgs lidojumu trenažieris (*FFS*), lidojumu trenažieru iekārta (*FTD*) vai lidojumu un navigācijas procedūru trenažieris (*FNPT*).

▼M20

50.a “Lidojuma laiks” ir:

a) lidmašīnām – kopējais laiks no brīža, kad lidmašīna sāk kustību, lai paceltos, līdz brīdim, kad lidmašīna lidojuma beigās apstājas;

b) helikopteriem – kopējais laiks starp brīdi, kad helikoptera propelleri sāk griezties, lai helikopters paceltos, līdz brīdim, kad helikopters lidojuma beigās apstājas un tā propelleru lāpstiņas ir apstājušās.

50.b “Lidojuma novērošana” papildus visiem elementiem, kas noteikti “lidojuma uzraudzībai”, ir lidojuma aktīva izsekošana, ko visu lidojuma posmu laikā veic atbilstīgi kvalificēts lidojuma vadības personāls, lai nodrošinātu, ka lidojums notiek pa noteikto maršrutu bez neplānotām novirzēm, novirzīšanās vai kavējumiem.

———————

▼B

►M1 52. ◄ “*GBAS* nosēšanās vadības sistēma (*GLS*)” ir pieejas uz nosēšanos vadības sistēma, kur izmantota uz zemes bāzētas globālās satelītnavigācijas sistēmas funkcionalitātes papildināšanas sistēmas (*GNSS*/*GBAS*) informācija, kas sniedz norādījumus gaisa kuģim par *GNSS* noteikto sānu pozīciju un vertikālo pozīciju. Pieejas trajektorijas noteikšanai izmanto atsauci uz ģeometrisko augstumu.

▼M21

52.a “Aiziešana uz otro riņķi” ir pāreja no nolaišanās darbības uz stabilu augstuma uzņemšanu. Tā ietver manevrus, kas veikti *MDA/H* vai *DA/H* vai virs šā augstuma, vai zemāk par *DA/H* (pārtraukta nosēšanās).

▼B

►M1 53. ◄ “Virszemes avārijas dienestu personāls” ir jebkuru uz zemes bāzētu avārijas dienestu darbinieki (piemēram, policisti, ugunsdzēsēji u. c.), kas saistīti ar neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*) un kuru pienākumi pilnā mērā saistīti ar helikoptera ekspluatāciju.

►M1 54. ◄ “Nosēdināšana” ir gaisa kuģim noteikts oficiāls aizliegums pacelties un nepieciešamo pasākumu veikšana, lai atturētu gaisa kuģi no pacelšanās.

▼M21

55. “Nosēšanās vadības priekšējā ekrāna sistēma (*HUDLS*)” ir visaptveroša gaisa kuģa sistēma, kas pilotam nodrošina norādes uz priekšējā ekrāna, lai pilots laikā, kad notiek pacelšanās (attiecīgā gadījumā), nolaišanās un nosēšanās (un attiecīgā gadījumā izskrējiens) vai aiziešana uz otro riņķi, varētu vai nu vadīt gaisa kuģi, vai uzraudzīt autopilotu. Tā ietver visus sensorus, datorus, barošanas avotus, indikatorus un vadības ierīces.

_____

▼M14

_____

▼B

►M1 58. ◄ “Helikoptera vinčas operatoru (*HHO*) apkalpes loceklis” ir tehniskās apkalpes loceklis, kas pilda noteiktus pienākumus, kas saistīti ar vinčas ekspluatāciju.

►M1 59. ◄ “Helikopteru klājs” ir *FATO* uz peldošas vai stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā.

►M1 60. ◄ “*HEMS* apkalpes loceklis” ir tehniskās apkalpes loceklis, kam *HEMS* lidojumos uzticēti pienākumi sniegt medicīnisko palīdzību personām, kam tā nepieciešama, un palīdzību pilotam glābšanas operācijas laikā.

►M1 61. ◄ “*HEMS* lidojums” ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HEMS* apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu gadījumos, kad ir svarīgi nekavējoties un ātri pārvadāt:

a) medicīnas darbiniekus;

b) medicīniskas kravas (aprīkojumu, asinis, orgānus, zāles); vai

c) slimniekus vai ievainotos, vai citas tieši iesaistītas personas.

►M1 62. ◄ “*HEMS* ekspluatācijas bāze” ir lidlauks, kur *HEMS* apkalpes locekļi un *HEMS* helikopters var būt gatavi *HEMS* darbībām.

▼B

►M1 63. ◄ “*HEMS* darbības vieta” ir *HEMS* lidojuma laikā komandiera izvēlēta vieta, lai veiktu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču, nosēšanos un pacelšanos.

►M1 64. ◄ “*HHO* lidojums” ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HHO* apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču.

►M1 65. ◄ “*HHO* atklātā jūrā” ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HHO* apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču uz/no kuģa vai konstrukcijas jūrā vai tieši atklātā jūrā.

►M1 66. ◄ “*HHO* pasažieris” ir persona, kas jāpaceļ vai jānolaiž ar helikoptera vinču.

►M1 67. ◄ “*HHO* objekts” ir noteikta vieta, kur helikopters veic pacelšanas/nolaišanas darbības.

►M1 68. ◄ “Iedarbības laiks (*HoT*)” ir aprēķināts laiks, cik ilgi pretapledošanas šķidrums novērš ledus vai sarmas veidošanos vai sniega uzkrāšanos uz aizsargātām (ar pretapledošanas šķidrumu apstrādātām) lidmašīnas virsmām.

▼M9

69. “Nelabvēlīgs apvidus” ir

a) apvidus, kur:

i) nepiemērotas virsmas dēļ nav iespējams veikt piespiedu nosēšanos; vai

ii) nav iespējams helikopterā esošajām personām nodrošināt atbilstošu aizsardzību pret stihiju; vai

iii) meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas nav savienojamas ar paredzamo risku; vai

iv) ir nepieņemams risks apdraudēt cilvēkus vai mantu uz zemes;

b) katrā gadījumā šāds apvidus:

i) darbībām virs ūdens – atklātas jūras platība uz ziemeļiem no 45° Z p. un uz dienvidiem no 45° D p., ja vien tās valsts, kurā notiek darbības, atbildīgā iestāde kādu daļu nav noteikusi par labvēlīgu; un

ii) blīvi apdzīvotas teritorijas daļas, kurās nav piemērotas platības drošas piespiedu nosēšanās vajadzībai.

▼M14

69.a “Cilvēka–mašīnas saskarne (*HMI*)” ir atsevišķu ierīču sastāvdaļa, kas spēj apstrādāt cilvēka un mašīnas mijiedarbību. Saskarne sastāv no aparatūras un programmatūras, kas ļauj mašīnām vai sistēmām interpretēt un apstrādāt lietotāja ievadīto informāciju un sniegt lietotājam nepieciešamos rezultātus.

▼M18

69.b “Apmācība sēdvietā” ir paņēmiens, ko izmanto manevrēšanas apmācības posmā vai uz scenāriju balstītas apmācības posmā un kas instruktoriem ļauj:

(a) dot vienkāršus norādījumus vienam pilotam vai

▼M18

(b) pilota sēdvietā veikt iepriekšnoteiktus vingrinājumus kā pilotam, kurš veic lidojumu (*PF*), vai pilotam, kurš veic novērošanu (*PM*), nolūkā:

1) demonstrēt paņēmienus; un/vai

2) likt otram pilotam iejaukties vai mijiedarboties.

69.c "Saskaņotība starp instruktoriem" ir dažādu *EBT* instruktoru vērtējumu konsekvence vai stabilitāte un izpaužas kā instruktoru (vērtētāju) doto kvalifikācijas atzīmju viendabības vai vienprātības vērtējums (vai vērtējumi).

▼M21

69.d "Instrumentālās nolaišanās darbība" ir nolaišanās un nosēšanās, izmantojot instrumentus, kas sniedz navigācijas norādījumus, pamatojoties uz instrumentālās nolaišanās procedūru (*IAP*). Ir divas metodes instrumentālās nolaišanās darbību izpildei:

a) divdimensiju (2D) instrumentālās nolaišanās darbība, kurā izmanto tikai horizontālās navigācijas norādījumus; un

b) trīsdimensiju (3D) instrumentālās nolaišanās darbība, kurā izmanto horizontālās un vertikālās navigācijas norādījumus.

69.e "Instrumentālās nolaišanās procedūra (*IAP*)" ir virkne iepriekš noteiktu manevru, kurus veic, vadoties no pilotēšanas instrumentiem un lai izvairītos no sadursmēm ar šķēršļiem, no nolaišanās sākuma posma kontrolpunkta vai, attiecīgā gadījumā, no noteikta ielidošanas maršruta sākuma līdz punktam, no kura var tikt pabeigta nosēšanās, un pēc tam, ja nosēšanās nav pabeigta, līdz punktam, no kura piemēro šķēršļu pārlidošanas kritērijus gaidīšanas rajonā vai maršrutā. *IAP* klasificē šādi:

a) neprecīzas nolaišanās (*NPA*) procedūra ir *IAP*, kas izstrādāta A tipa 2D instrumentālās nolaišanās darbībām;

b) nolaišanās procedūra ar vertikāliem norādījumiem (*APV*) ir veiktspējas navigācijas (*PBN*) *IAP*, kas izstrādāta A tipa 3D instrumentālās nolaišanās darbībām;

c) precīzas nolaišanās (*PA*) procedūra ir *IAP*, kas pamatojas uz navigācijas sistēmām un izstrādāta A vai B tipa 3D instrumentālās nolaišanās darbībām.

▼B

►M1 70. ◄ "Nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkts (*LDP*)" ir nosēšanās raksturojumu noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā ir notikusi dzinēja atteice, iespējams droši turpināt nosēšanos vai sākt pārtraukto nosēšanos.

▼M16

70.a "Nosēšanās distance ierašanās laikā (*LDTA*)" ir nosēšanās distance, kas sasniedzama parastos ekspluatācijas apstākļos, pamatojoties uz nosēšanās raksturojumiem un saistītajām procedūrām, kas noteikti attiecībā uz dominējošiem apstākļiem nosēšanās laikā.

▼B

►M1 71. ◄ “Pieejamā nosēšanās distance (*LDA*)” ir skrejceļa garums, ko par pieejamu deklarējusi lidostas valsts un kas ir derīgs lidmašīnas noskrējienam pēc nosēšanās.

►M1 72. ◄ “Sauszemes lidmašīna” ir gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz zemes, arī amfībijas, ko izmanto kā sauszemes lidmašīnas.

▼M18

72.a “Scenārijs lidojumam maršruta apstākļos” ir novērtēšana un apmācība, kas ietver reālistisku, reāllaika, pilnīgu misijas simulāciju scenārijos, kas ir raksturīgi maršruta lidojumiem.

▼M21

72.b “Pārbaude reisa apstākļos” ir pārbaude, ko rīko ekspluatants un ko pilots vai tehniskās apkalpes loceklis kārto, lai pierādītu kompetenci veikt parastos reisa lidojumus, kā aprakstīts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M20

73. “Helikoptera vietējā ekspluatācija (*LHO*)” ir komerciāli gaisa pārvadājumi, ko dienas laikā veic ar helikopteru, kura maksimālā sertificētā pacelšanās masa (*MCTOM*) ir lielāka par 3 175 kg un maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) nav lielāka par deviņām vietām, maršrutos, kuros navigācija notiek, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes, un ko veic lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ģeogrāfiskā teritorijā.

▼M21

74. “Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (*LVO*)” ir nolaišanās vai pacelšanās darbības uz skrejceļa, uz kura redzamība ir mazāka nekā 550 m vai kura lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums ir mazāks nekā 200 pēdas.

75. “Pacelšanās sliktas redzamības apstākļos (*LVTO*)” ir pacelšanās apstākļos, kad *RVR* ir mazāka nekā 550 m.

_____

▼M15

76.a “tehniskās apkopes pārbaudes lidojums (*MCF*)” ir gaisa kuģa ar lidojumderīguma sertifikātu vai ar lidošanas atļauju lidojums, ko izmanto traucējummeklēšanai vai vienas vai vairāku sistēmu, daļu vai ierīču tehniskās apkopes veikšanai, ja sistēmu, daļu vai ierīču funkcionēšanu nevar noteikt pārbaudēs uz zemes, un ko veic kādā no šādām situācijām:

a) tā noteikts gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmatā (“*AMM*”) vai citos tehniskās apkopes datos, ko izdevis projekta apstiprinājuma turētājs, kurš atbild par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu;

b) pēc tehniskās apkopes tā, kā pieprasa ekspluatants vai ierosina organizācija, kas atbild par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu;

c) pēc tehniskās apkopes organizācijas pieprasījuma, lai pārbaudītu sekmīgu defektu novēršanu;

▼M15

d) palīdzot bojājumu izolācijā vai defektu novēršanā;

▼M18

76.b “Manevrēšanas apmācības posms” ir *EBT* moduļa posms, kura laikā apkalpei atbilstīgi gaisa kuģa paaudzei ir laiks praktizēties un uzlabot sniegumu, izpildot vingrinājumus, kuri galvenokārt balstīti uz psihomotorām prasmēm, un sasniedzot noteiktu lidojuma trajektoriju vai izpildot noteiktu notikumu līdz noteiktam rezultātam.

76.c “Jaukta *EBT* programma” ir ekspluatanta periodiskās apmācības un pārbaužu programma saskaņā ar ORO.FC.230. punktu, kuras daļa ir paredzēta *EBT* piemērošanai, bet kura neaizstāj kvalifikācijas pārbaudes saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (*Part-FCL*) 9. papildinājumu.

▼B

►M1 77. ◄ “Maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*)” ir viena gaisa kuģa pasažieru vietu maksimālais skaits (neskaitot apkalpes locekļu vietas), kas noteikts ekspluatācijas nolūkos un kas precizēts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Ņemot par pamatu maksimālo pasažieru vietu konfigurāciju, kas noteikta tipa sertifikāta (*TC*), papildu tipa sertifikāta (*STC*) izsniegšanas procesā vai tad, ja *TC* vai *STC* pielāgo atbilstīgi konkrētam gaisa kuģim, kā arī ņemot vērā ekspluatācijas ierobežojumus, *MOPSC* var būt vienāds vai mazāks vietu skaits.

►M1 78. ◄ “Mediķis” ir medicīnas darbinieks, ko *HEMS* lidojuma laikā pārvadā helikopterā, tostarp – bet ne tikai – ārsti, medmāsas un neatliekamās medicīniskās palīdzības darbinieki.

▼M14

78.a “Sīkas atteices stāvoklis” ir atteices stāvoklis, kurš ievērojami nesamazina gaisa kuģa drošumu un kurā nepieciešamas lidojuma apkalpes darbības, kas pilnībā atbilst tās spējām.

78.b “Vielu problemātiska lietošana” nozīmē, ka lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļi un cits drošību ietekmējošs personāls vienu vai vairākas psihoaktīvās vielas lieto:

a) radot tiešu apdraudējumu lietotājam vai apdraudot citu personu dzīvību, veselību vai labklājību; un/vai

b) radot vai padziļinot profesionālas, sabiedriskas, garīgas vai fiziskas problēmas vai traucējumus.

▼M21

78.c “Minimālais nolaišanās absolūtais augstums (*MDA*) vai minimālais nolaišanās relatīvais augstums (*MDH*)” ir noteikts absolūtais vai relatīvais augstums, zem kura, veicot 2D instrumentālās nolaišanās darbību vai nolaišanos pa riņķi, augstumu nedrīkst samazināt bez vajadzīgā vizuālā orientiera.

▼B

►M1 79. ◄ “Nakts” ir laika periods no civilās vakara krēslas beigām līdz civilās rītausmas sākumam vai cits tāds laika periods starp saulrietu un saullēktu, kuru var noteikt attiecīgā pilnvarotā iestāde.

▼B

►M1 80. ◄ “Nakts redzamības brilles (*NVG*)” ir uz galvas uzliekama binokulāra, gaismu pastiprinoša ierīce, kas naktī uzlabo spēju orientēties pēc redzamās virsmas.

►M1 81. ◄ “Nakts redzamības attēlveides sistēma (*NVIS*)” ir sistēma, kurā apvienoti visi elementi, kas nodrošina veiksmīgu un drošu *NVG* lietošanu helikoptera vadīšanas laikā. Sistēmā ir vismaz: *NVG*, *NVIS* apgaismojums, helikoptera ierīces, apmācības un nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšana.

►M1 82. ◄ “Labvēlīgs apvidus” ir apvidus, kur:

a) iespējams veikt piespiedu nosēšanos;

b) helikoptera pasažieriem iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu iedarbību; un

c) meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas ir savienojamas ar paredzamo risku.

Par labvēlīgām jebkurā gadījumā atzīst blīvi apdzīvotas teritorijas daļas, kur iespējama atbilstīgi droša piespiedu nosēšanās.

▼M21

_____

▼B

►M1 84. ◄ “*NVIS* apkalpes loceklis” ir *NVIS* lidojumam norīkots tehniskās apkalpes loceklis.

►M1 85. ◄ “*NVIS* lidojums” ir lidojums, ko nakts vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*), lidojumu apkalpei izmantojot *NVG*, veic ar helikopteru, kuru ekspluatē atbilstīgi *NVIS* apstiprinājuma nosacījumiem.

▼M21

85.a “Šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums (*OCA*) vai šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (*OCH*)” ir zemākais absolūtais augstums vai zemākais relatīvais augstums virs attiecīgā skrejceļa sliekšņa pacēluma vai, attiecīgā gadījumā, lidlauka pacēluma, un to izmanto, lai noteiktu atbilstību attiecīgajiem šķēršļu pārlidošanas kritērijiem.

▼M9

86. “Darbības atklātā jūrā” ir helikoptera darbības, kurās lidojuma būtiska daļa tiek veikta virs atklātas jūras platībām uz vietu atklātā jūrā vai no tās.

86.a “Vieta atklātā jūrā” ir izmantošanai helikopteru darbībās paredzēta ietaise uz nostiprinātas vai peldošas konstrukcijas vai kuģa atklātā jūrā.

86.b “Atklātas jūras platība” ir ūdens klajs jūras pusē no krasta līnijas.

▼B

►M1 87. ◄ “Ekspluatācijas vieta” ir vieta, kas nav lidlauks un ko ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis, vai komandieris izvēlējies, lai veiktu nosēšanos, pacelšanos un/vai ārējas darbības ar kravu.

►M1 88. ◄ “1. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija” ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj nosēsties pieejamajā pārtrauktās pacelšanās distancē vai – atkarībā no tā, kad notiek atteice, – droši turpināt lidojumu uz piemērotu nosēšanās zonu.

▼B

►M1 89. ◄ “2. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija” ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj droši turpināt lidojumu, izņemot gadījumu, ja atteice notiek pacelšanās posma sākumā vai nosēšanās beigu posmā, jo šajos gadījumos, iespējams, nepieciešama piespiedu nosēšanās.

►M1 90. ◄ “3. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija” ir ekspluatācija, kad dzinēja atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā helikopteram ar vairākiem dzinējiem varētu būt jāveic piespiedu nosēšanās vai helikopteram ar vienu dzinēju piespiedu nosēšanās jāveic noteikti.

►M1 91. ◄ “Lidojuma vadība” ir atbildība par lidojuma uzsākšanu, turpināšanu vai beigšanu, kā arī maršruta mainīšanu drošības apsvērumu dēļ.

▼M21

91.a “Ekspluatācijas kredīts” ir kredīts ekspluatācijai ar uzlabotu gaisa kuģi, kas ļauj piemērot zemākus lidlauka ekspluatācijas minimumus, nekā ekspluatants parasti noteiktu pamata gaisa kuģim, un tas balstās uz uzlabota gaisa kuģa sistēmu veiktspēju, kad tiek izmantota pieejamā ārējā infrastruktūra. Zemāki ekspluatācijas minimumi var ietvert zemāku lēmuma pieņemšanas relatīvo/absolūto augstumu vai zemāku minimālo nolaišanās relatīvo/absolūto augstumu, samazinātas prasības attiecībā uz redzamību vai mazāk iekārtu uz zemes, vai šo elementu kombināciju.

92. “Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude” ir pārbaude, ko rīko ekspluatants un ko pilots vai tehniskās apkalpes loceklis kārto, lai pierādītu kompetenci veikt standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

▼B

►M1 93. ◄ “A klases lidmašīnas” ir vairākdzinēju turbopropelleru lidmašīnas, kam *MOPSC* ir lielāka par deviņām pasažieru vietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5 700 kg, kā arī visas daudzdzinēju turboreaktīvās lidmašīnas.

►M1 94. ◄ “B klases lidmašīnas” ir propellerdzinēju lidmašīnas, kam *MOPSC* nav lielāka par deviņām pasažieru vietām un maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg.

►M1 95. ◄ “C klases lidmašīnas” ir virzuļdzinēju lidmašīnas, kam *MOPSC* ir lielāka par deviņām pasažieru vietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5 700 kg.

▼M15

95.a “personāla pārvadāšanas ierīces sistēma (*PCDS*)” ir sistēma, kas ietver vienu vai vairākas ierīces, kas ir vai nu piestiprinātas pie pacēlāja vai kravas āķa, vai piestiprinātas rotorplānam, ko izmanto cilvēka ārējās kravas (*HEC*) laikā, vai helikoptera vinču ekspluatācijai (*HHO*). Ierīcei ir strukturālas spējas un īpašības, kas vajadzīgas, lai transportētu pasažierus ārpus helikoptera piemēram, drošības jostu komplekts ar ātru izlaišanu vai bez tās un stropi ar savienotāja gredzenu, stingrs grozs vai sprosts;

▼M15

95.b “vienkārša personāla pārvadāšanas ierīces sistēma (vienkārša “*PCDS*”)” ir *PCDS*, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

a) atbilst saskaņotam standartam, kas noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) 2016/425 ([1]) vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/42/EK ([2]);

b) ir paredzēta tam, lai ierobežotu ne vairāk kā vienu personu (piemēram, pacēlāja vai kravas āķa operatoru, funkciju speciālistu vai fotogrāfu) salona iekšpusē, vai ierobežotu ne vairāk kā divas personas ārpus kabīnes;

c) nav cieta konstrukcija, piemēram, krātiņš, platforma vai grozs;

▼B

►M1 96. ◄ “Gaisa kuģa kapteinis” ir pilots, kas iecelts, lai atbildētu par gaisa kuģa vadīšanu un lidojuma drošu norisi. Komerciālajos gaisa pārvadājumos gaisa kuģa kapteini sauc par komandieri.

▼M14

96.a “Pārnēsājama *EFB*” ir pārnēsājama *EFB* saimniekplatforma, ko izmanto pilotu kabīnē un kas nav sertificētā gaisa kuģa konfigurācijas sastāvdaļa.

96.b “Pārnēsājama elektroniska ierīce (*PED*)” ir jebkāda veida elektroniska ierīce, parasti (bet ne tikai) plaša patēriņa elektroiekārta, ko gaisa kuģī ienesuši apkalpes locekļi vai pasažieri vai kas ienesta kā kravas daļa un kas nav sertificētā gaisa kuģa konfigurācijas sastāvdaļa. Tā aptver visas iekārtas, kas spēj patērēt elektroenerģiju. Elektroenerģiju var nodrošināt vai nu iekšējie avoti, piemēram, baterijas (uzlādējamas un atkārtoti neuzlādējamas), vai arī ierīces var būt pievienojamas pie konkrētiem barošanas avotiem gaisa kuģī.

▼B

►M1 97. ◄ “Galvenā uzņēmējdarbības vieta” ir organizācijas galvenais birojs vai reģistrēts birojs, kur tiek veiktas galvenās finanšu funkcijas un šajā regulā minēto darbību operatīvā kontrole.

►M1 98. ◄ “Prioritāro perona pārbaužu noteikšana” ir prioritāra rakstura piešķiršana konkrētai perona pārbaužu kopējā skaita daļai, ko ik gadus veic kompetentā iestāde vai kas tiek veiktas tās vārdā saskaņā ar *ARO daļ*as noteikumiem.

▼M18

98.a “Prasmīgs” nozīmē, ka ir pierādītas prasmes, zināšanas un attieksme, kas vajadzīgas, lai noteiktus uzdevumus veiktu saskaņā ar noteikto standartu.

▼M20

98.b “Psihoaktīvas vielas” ir alkohols, opioīdi, kanabinoīdi, sedatīvas un hipnotiskas vielas, kokaīns, citi psihostimulatori, halucinogēni un gaistoši šķīdinātāji, bet par tādām nav uzskatāmas kafija un tabaka.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 9. marta Regula (ES) 2016/425 par individuālajiem aizsardzības līdzekļiem un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 89/686/EEK (OV L 81, 31.3.2016., 51. lpp.).

([2]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 17. maija Direktīva 2006/42/EK par mašīnām, un ar kuru groza Direktīvu 95/16/EK (OV L 157, 9.6.2006., 24. lpp.).

▼B

►M1 99. ◄ “Sabiedrības interešu teritorija (*PIS*)” ir teritorija, ko izmanto tikai darbībām sabiedrības interesēs.

►M1 100. ◄ “Perona pārbaude” ir gaisa kuģa, lidojuma apkalpes un salona apkalpes kvalifikāciju un lidojuma dokumentācijas kontrole, lai pārliecinātos par atbilstību piemērojamajām prasībām.

►M1 101. ◄ “Defektu novēršanas starplaiks” ir ekspluatācijas laika ierobežojums kādas iekārtas atteices gadījumā.

►M1 102. ◄ “Pieejamā pārtrauktas pacelšanās distance (*RTODAH*)” ir pieejas pēdējā posma un pacelšanās zonas garums, kura deklarēta kā pieejama un ir derīga 1. klases parametru helikopteriem pārtrauktas pacelšanās pabeigšanai.

►M1 103. ◄ “Nepieciešamā pārtrauktās pacelšanās distance (*RTODRH*)” ir horizontālais attālums, kāds nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā helikopters pilnībā apstājas pēc dzinēja atteices un pacelšanās pārtraukšanas lēmuma pieņemšanas punktā.

▼M9

103.a “Prasītās navigācijas veiktspējas (*RNP*) specifikācija” ir navigācijas specifikācija *PBN* ekspluatācijai, kurā ir iekļauta borta navigācijas veiktspējas pārraudzības un brīdināšanas prasība.

▼M15

103.b “Gaisa satiksmes noteikumi” ir noteikumi, kas izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 ([1]);

▼M16

103.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.

▼B

►M1 104. ◄ “Redzamība uz skrejceļa (*RVR*)” ir attālums, kura robežās uz skrejceļa ass esoša gaisa kuģa pilots var redzēt skrejceļa marķējumu vai skrejceļu ierobežojošās ugunis, vai skrejceļa ass līnijas ugunis.

▼M20

104.a “Droša nosēšanās” degvielas/enerģijas stratēģijas vai degvielas/enerģijas shēmu kontekstā ir nosēšanās atbilstīgā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā tā, ka atliek vismaz kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzums, un atbilstīgi piemērojamajām ekspluatācijas procedūrām un lidlauka ekspluatācijas minimumiem.

▼B

►M1 105. ◄ “Droša piespiedu nosēšanās” ir nenovēršama nosēšanās uz zemes vai ūdens, kuras veikšanas laikā var pietiekami pamatoti paredzēt, ka gaisa kuģī vai uz attiecīgās virsmas esošajām personām netiks nodarīti miesas bojājumi.

▼M12

105.a “Drošību ietekmējošs personāls” ir personas, kuras var apdraudēt lidojumu drošību, ja tās savus pienākumus un funkcijas nepilda pienācīgi, citu starpā lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļi, gaisa kuģa tehniskās apkopes personāls un gaisa satiksmes vadības dispečeri.

([1]) Komisijas 2012. gada 26. septembra Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012, 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.).

▼M18

105.b “Uz scenāriju balstītas apmācības posms” ir *EBT* moduļa posms, kurā galvenā uzmanība pievērsta kompetenču pilnveidošanai un pilots tiek apmācīts samazināt visbūtiskākos riskus, kas noteikti attiecībā uz konkrētu gaisa kuģa paaudzi. Tajā būtu jāietver konkrēta ekspluatanta apdraudējumu un kļūdu pārvaldība reāllaikā vidē, kas atspoguļo maršruta apstākļus.

▼B

►M1 106. ◄ “Hidroplāns” ir gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz ūdens virsmas, arī amfībijas, ko izmanto kā hidroplānus.

►M1 107. ◄ “Atsevišķi skrejceļi” ir skrejceļi, kas ir vienā lidlaukā un ir atsevišķas nolaišanās virsmas. Ja kāds no skrejceļiem ir bloķēts, šos skrejceļus var izmantot papildus vai šķērsot, netraucējot citu skrejceļu plānoto ekspluatāciju. Katram skrejceļam jābūt atsevišķai pieejas procedūrai ar atsevišķiem navigācijas līdzekļiem.

▼M16

107.a “Īpaši sagatavots ziemas skrejceļš” ir skrejceļš ar sausu, sasalušu virsmu, ko veido sablīvēts sniegs vai ledus un kas ir apstrādāta ar smiltīm vai granti vai kas ir mehāniski apstrādāta skrejceļa saķeres uzlabošanai.

▼B

►M1 108. ◄ “Speciāls *VFR* lidojums” ir *VFR* lidojums, kuru gaisa satiksmes vadība atļāvusi veikt vadības zonā, ja meteoroloģiskie apstākļi ir sliktāki nekā vizuāli meteoroloģiskie apstākļi (*VMC*).

►M1 109. ◄ “Stabila pieeja (*SAp*)” ir konfigurācijas, enerģijas un lidojuma trajektorijas ziņā kontrolēta un atbilstīga pieeja no iepriekš noteikta punkta vai absolūtā/relatīvā augstuma līdz punktam 50 pēdu augstumā virs skrejceļa sliekšņa vai līdz punktam, kur sākts izlīdzināšanas manevrs, ja šis punkts bijis augstāks.

▼M5

109.a “Sterils lidojuma apkalpes nodalījums” ir jebkurš laika periods, kurā lidojuma apkalpes locekļus netraucē vai nenovērš to uzmanību, izņemot tādu jautājumu dēļ, kas ir kritiski drošai gaisa kuģa ekspluatācijai vai tajā esošo personu drošībai.

▼B

►M1 110. ◄ “Pacelšanās rezerves lidlauks” ir rezerves lidlauks, kur gaisa kuģis vajadzības gadījumā var nosēsties īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku.

►M1 111. ◄ “Lēmuma pieņemšanas punkts paceļoties (*TDP*)” ir pacelšanās raksturojumu noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā notiek dzinēja atteice, pacelšanos var pārtraukt vai droši turpināt.

▼B

►M1 112. ◄ “Pieejamā pacelšanās distance (*TODA*)” lidmašīnām ir pieejamās ieskrējiena distances garums plus šķērsšļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums.

►M1 113. ◄ “Pieejamā pacelšanās distance (*TODAH*)” helikopteriem ir pieejas beigu posma un pacelšanās zonas garums plus pieejamās helikopteru šķērsšļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums, kas deklarēta kā pieejama un ir piemērota helikopteriem pacelšanās pabeigšanai.

►M1 114. ◄ “Nepieciešamā pacelšanās distance (*TODRH*)” helikopteriem ir horizontālais attālums, kas nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā pēc kritiskā dzinēja atteices *TDP* punktā, bet pārējiem dzinējiem darbojoties, nepārsniedzot apstiprinātos ekspluatācijas ierobežojumus, tiek sasniegts drošs pacelšanās ātrums (V_{TOSS}), izraudzīts augstums un pozitīvs augstuma uzņemšanas gradients.

►M1 115. ◄ “Pacelšanās trajektorija” – viena kritiskā dzinēja atteices gadījumā – ir vertikālā un horizontālā trajektorija no konkrēta punkta pacelšanās posmā līdz 1 500 pēdu augstumam virs zemes lidmašīnām un līdz 1 000 pēdu augstumam virs zemes helikopteriem.

►M1 116. ◄ “Pacelšanās masa” ir masa ar kravu un pasažieriem helikopteriem pacelšanās sākumā, bet lidmašīnām pacelšanās ieskrējiena brīdī.

►M1 117. ◄ “Pieejamā ieskrējiena distance (*TORA*)” ir skrejceļa garums, ko lidostas valsts ir deklarējusi par pieejamu un kas ir derīgs ieskrējienam lidmašīnai, kas veic pacelšanos.

▼M4

117.a Funkciju speciālists ir persona, kuru norīkojis ekspluatants vai trešā persona vai kas darbojas kā uzņēmums un kas veic uzdevumus uz zemes, kuri tieši saistīti ar specializēto funkciju, vai veic specializētus uzdevumus gaisa kuģī vai no gaisa kuģa.

▼B

►M1 118. ◄ “Tehniskās apkalpes loceklis” ir *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* komerciālajos gaisa pārvadājumos iesaistīti apkalpes locekļi, kas nav lidojuma apkalpes vai salona apkalpes locekļi un kam ekspluatants uzticējis gaisa kuģī vai uz zemes palīdzēt pilotam pildīt *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* darbības, kurās būtu jāizmanto īpašas gaisa kuģa iekārtas.

►M1 119. ◄ “Tehniskās instrukcijas (*TI*)” ir jaunākais spēkā esošais izdevums tehniskajām instrukcijām bīstamo izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*), tostarp Papildinājums un jebkurš Pielikums, kuru apstiprinājusi un publicējusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija.

▼M11

120. “Derīgā krava” ir pasažieru, bagāžas, kravas un apkalpojošā personāla aprīkojuma, kā arī balasta kopējais svars.

▼M14

120.a “A tipa *EFB* lietotne” ir *EFB* lietotne, kuras atteice vai nepareiza lietošana neietekmē drošību.

▼M14

120.b “B tipa *EFB* lietotne” ir *EFB* lietotne:

a) kuras atteice vai nepareiza lietošana tiek klasificēta ne augstāk kā sīkas atteices stāvoklis; un

b) kas neaizstāj un nedublē nevienu sistēmu vai funkciju, kas nepieciešama saskaņā ar lidojumderīguma noteikumiem, gaisa telpas prasībām vai ekspluatācijas noteikumiem.

▼M21

120.c “Prasmīgas veikšanas apmācība” ir apmācība, kas izstrādāta, lai sasniegtu galīgos veiktspējas mērķus, nodrošinot pietiekamu pārliecību, ka apmācītā persona spēj konsekventi droši un efektīvi veikt konkrētus uzdevumus.

120.d “A tipa instrumentālās nolaišanās darbība” ir instrumentālās nolaišanās darbība ar *MDH* vai *DH* 250 pēdu augstumā vai virs tā.

120.e “B tipa instrumentālās nolaišanās darbība” ir darbība ar *DH* zem 250 pēdām. B tipa instrumentālās nolaišanās darbības iedala šādās kategorijās:

a) I kategorija (*CAT I*): *DH* nav mazāks kā 200 pēdas, un redzamība nav mazāka kā 800 m, vai *RVR* nav mazāka kā 550 m;

b) II kategorija (*CAT II*): *DH* ir mazāks nekā 200 pēdas, bet nav mazāks kā 100 pēdas, un *RVR* nav mazāka kā 300 m;

c) III kategorija (*CAT III*): *DH* ir mazāks nekā 100 pēdas, vai *DH* nav noteikts, un *RVR* ir mazāka nekā 300 m, vai *RVR* ierobežojumu nav.

▼B

►M1 121. ◄ “Patstāvīgs *NVIS* lidojums” – *NVIS* lidojumu gadījumā – ir daļa *VFR* lidojuma, ko veic naktī, apkalpes loceklim neizmantojot *NVG*.

►M1 122. ◄ “Uzņēmums” ir fiziska vai juridiska persona, peļņas vai bezpeļņas organizācija vai jebkura oficiāla struktūra, kam ir vai nav savs personāls.

►M1 123. ◄ “V_1” ir maksimālais ātrums pacelšanās posmā, pie kura pilotam jāpieņem pirmais lēmums, lai apturētu lidmašīnu pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances robežās. V_1 ir arī minimālais ātrums pacelšanās posmā pēc kritiskā dzinēja atteices pie V_{EF}, kad pilots var turpināt pacelšanos un sasniegt vajadzīgo augstumu virs pacelšanās virsmas pacelšanās distances robežās.

►M1 124. ◄ “V_{EF}” ir ātrums, pie kura tiek pieņemts, ka pacelšanās laikā notikusi kritiskā dzinēja atteice.

▼M21

124.a “Redzamība (*VIS*)” ir redzamība aeronavigācijas nolūkiem, proti, lielākais no šādiem lielumiem:

a) lielākais attālums, kādā uz spilgta fona ir iespējams saskatīt un atpazīt atbilstoša izmēra tumšu objektu, kas atrodas netālu no zemes; un

▼**M21**

b) lielākais attālums, kādā uz neapgaismota fona ir iespējams saskatīt un identificēt aptuveni 1 000 kandelu spilgtas ugunis.

125. "Vizuālas nolaišanās darbība" ir nolaišanās darbība *IFR* lidojumā, kad netiek pabeigta vai nu kāda no *IAP* daļām, vai visas *IAP* daļas un nolaišanās darbība tiek veikta, izmantojot vizuālu kontaktu ar apvidus reljefa orientieriem.

126. "Laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks" ir piemērots lidlauks, kurā uz paredzamo izmantošanas laiku meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka meteoroloģiskie apstākļi atbildīs prasītajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem, un skrejceļa virsmas stāvokļa ziņojumi rāda, ka būs iespējams veikt drošu nosēšanos.

▼**M4**

127. "Līgums par nomāšanu ar apkalpi" ir līgums:

— *CAT* ekspluatācijas gadījumā – līgums starp gaisa pārvadātājiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi iznomātāja gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) noteikumiem, vai

— tādas komerciālas ekspluatācijas gadījumā, kas nav *CAT*, – līgums starp ekspluatantiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē uz gaisa kuģa iznomātāja atbildību.

▼**M16**

128. "Slapjš skrejceļš" ir skrejceļš, kura virsma tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot, ir pārklāta ar jebkādu redzamu mitrumu vai līdz 3 mm (ieskaitot) dziļu ūdens kārtu.

▼B

II PIELIKUMS

IESTĀŽU PRASĪBAS GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJAI

[PART-ARO]

ARO.GEN.005 Darbības joma

Šajā pielikumā noteiktas prasības administrācijas un pārvaldības sistēmām, kas Aģentūrai un dalībvalstīm jāpilda, lai ieviestu un īstenotu Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģu ekspluatāciju.

GEN APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

I SADAĻA

Vispārīga informācija

ARO.GEN.115 Uzraudzības dokumentācija

Kompetentā iestāde attiecīgajiem darbiniekiem nodrošina visus tiesību aktus, standartus, noteikumus, tehniskās publikācijas un saistītos dokumentus, lai šie darbinieki varētu veikt savas funkcijas un izpildīt pienākumus.

ARO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai

▼M15

a) Aģentūra izstrādā attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (*AMC*), ko var izmantot, lai panāktu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem;

b) alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai var izmantot, lai panāktu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem;

c) Kompetentā iestāde izveido sistēmu, ar kuru var konsekventi izvērtēt, vai visi alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai, ko izmanto pati kompetentā iestāde un tās uzraudzītās organizācijas un personas, atbilst Regulai (ES) 2018/1139 un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem. Minētā sistēma ietver procedūras, lai ierobežotu, atsauktu vai grozītu apstiprinātos alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, ja kompetentā iestāde ir pierādījusi, ka šie alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai neatbilst Regulai (ES) 2018/1139 un uz tās pamata pieņemtajiem deleģētajiem un īstenošanas aktiem.

▼M14

d) Kompetentā iestāde izvērtē visus alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, ko organizācija ierosinājusi:

1) saskaņā ar šīs regulas III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.120. punkta b) apakšpunktu;

2) attiecībā uz gaisa baloniem – saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) 2018/395 ([1]) II pielikuma (Part-BOP) BOP.ADD.010. punktu.

▼M15

_____

▼M14

analizējot nodrošināto dokumentāciju un – ja uzskata par nepieciešamu – veicot organizācijas pārbaudi.

([1]) Komisijas 2018. gada 13. marta Regula (ES) 2018/395, ar ko saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 nosaka sīki izstrādātus noteikumus gaisa balonu ekspluatācijai (OV L 71, 14.3.2018., 10. lpp.).

▼M14

Kad kompetentā iestāde ir konstatējusi, ka alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai ir saskaņā ar īstenošanas noteikumiem, tā bez nepamatotas kavēšanās:

1) informē pieteikuma iesniedzēju par to, ka atbilstības panākšanai var īstenot alternatīvos līdzekļus, un vajadzības gadījumā attiecīgi groza apstiprinājumu, specializētas ekspluatācijas atļauju vai pieteikuma iesniedzēja sertifikātu; un

2) informē Aģentūru par to saturu, tostarp iesniedz attiecīgo dokumentu kopijas;

3) informē pārējās dalībvalstis par pieņemtajiem alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai.

▼B

e) Kad kompetentā iestāde izmanto alternatīvos līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas prasībām, tā:

1) nodrošina, lai šie līdzekļi būtu pieejami visām tās uzraudzītajām organizācijām un personām; un

2) bez nepamatotas kavēšanās informē Aģentūru.

Kompetentā iestāde Aģentūrai sniedz pilnīgu aprakstu par alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, tostarp visus būtiskos procedūru labojumus, kā arī novērtējumu, kas pierāda īstenošanas noteikumu izpildi.

ARO.GEN.125 Informācija Aģentūrai

a) Kompetentā iestāde bez nepamatotas kavēšanās informē Aģentūru, ja radušās problēmas ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu izpildi.

b) Kompetentā iestāde sniedz Aģentūrai drošības ziņā nozīmīgu informāciju, kas izriet no ziņojumiem par notikumiem, kurus saņēmusi kompetentā iestāde.

ARO.GEN.135 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

▼M15

a) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 376/2014 ([1]) noteikumus, kompetentā iestāde ievieš sistēmu pienācīgai drošības informācijas vākšanai, analizēšanai un izplatīšanai.

▼B

b) Aģentūra īsteno sistēmu pienācīgai visas saņemtās attiecīgās drošības informācijas analizēšanai un bez nepamatotas kavēšanās nodod dalībvalstīm un Komisijai visu nepieciešamo informāciju, tostarp ieteikumus vai informāciju par veicamajām koriģējošām darbībām, lai savlaicīgi reaģētu uz drošības problēmu, kas saistīta ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu darbības jomā ietilpstošajiem izstrādājumiem, daļām, ierīcēm, personām vai organizācijām.

c) Saņemot a) un b) punktā norādīto informāciju, kompetentā iestāde veic attiecīgus pasākumus drošības problēmas risināšanai.

d) Par c) punktā minētajiem pasākumiem nekavējoties jāinformē visas personas vai organizācijas, kam šie pasākumi jāveic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām. Kompetentā iestāde par šiem pasākumiem informē arī Aģentūru un gadījumā, ja nepieciešama kopīga rīcība, – arī citas iesaistītās dalībvalstis.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 376/2014 (2014. gada 3. aprīlis) par ziņošanu, analīzi un turpmākajiem pasākumiem attiecībā uz atgadījumiem civilajā aviācijā un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 un (EK) Nr. 1330/2007 (OV L 122, 24.4.2014., 18. lpp. lpp.).

▼B

II SADAĻA

Pārvaldība

ARO.GEN.200 Pārvaldības sistēma

a) Kompetentā iestāde izveido un uztur pārvaldības sistēmu ar vismaz šādiem elementiem:

1) tās organizāciju raksturojošas dokumentētas politikas nostādnes un procedūras, kā arī līdzekļi un metodes, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem. Procedūras ir regulāri jāatjaunina, un tās kalpo par kompetentās iestādes darba pamatdokumentiem attiecīgo uzdevumu veikšanai;

2) pietiekams darbinieku skaits kompetentās iestādes funkciju veikšanai un pienākumu izpildei. Šiem darbiniekiem jābūt atbilstīgai kvalifikācijai, lai veiktu viņiem uzticētos uzdevumus, un nepieciešamajām zināšanām, pieredzei, sākotnējai un periodiskai apmācībai, lai nodrošinātu pastāvīgu kompetenci. Jābūt sistēmai, ar kuru plānot darbinieku pieejamību, lai nodrošinātu visu uzdevumu pienācīgu izpildi;

3) piemērotas iekārtas un biroju telpas uzticēto uzdevumu izpildei;

4) funkcija, ar ko uzrauga pārvaldības sistēmas atbilstību attiecīgajām prasībām un procedūru piemērotību, tostarp iekšējā revīzijas un drošības riska pārvaldības procesa izveide. Atbilstības uzraudzība iekļauj atgriezeniskās saites sistēmu revīzijā gūto atzinumu nosūtīšanai kompetentās iestādes galvenajai vadībai, lai vajadzības gadījumā veiktu koriģējošas darbības; un

5) persona vai personu grupa, kas attiecībā uz atbilstības uzraudzības funkciju ir tieši pakļauta kompetentās iestādes galvenajai vadībai.

b) Kompetentā iestāde katrai darbības jomai, tostarp pārvaldības sistēmai, ieceļ vismaz vienu personu, kas ir pilnībā atbildīga par attiecīgo uzdevumu pārvaldību.

c) Kompetentā iestāde izveido procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm un sniegtu tām palīdzību, tostarp saistībā ar visiem atzinumiem un papildu darbībām, kas veiktas to personu un organizāciju uzraudzības rezultātā, kuras darbojas vienas dalībvalsts teritorijā, bet kuras ir sertificējusi ►**M4** vai apstiprinājusi ◄ citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūra ►**M1** vai kuras tai iesniedz deklarācijas. ◄

d) Standartizācijas nolūkos Aģentūrai tiek nodrošinātas ar pārvaldības sistēmu saistīto procedūru un to grozījumu kopijas.

ARO.GEN.205 Uzdevumu sadale kvalificētajām vienībām

a) Uzdevumus saistībā ar personu vai organizāciju sākotnējo sertificēšanu ►**M4** , specializētas ekspluatācijas atļauju izsniegšanu ◄ vai pastāvīgo uzraudzību, piemērojot Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus, dalībvalstis uztic tikai kvalificētām vienībām. Uzdevumu sadalē kompetentā iestāde nodrošina, lai tai būtu:

1) sistēma, ar kuru veikt sākotnējo un periodisko novērtējumu tam, vai kvalificētā vienība atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumam.

Šī sistēma un novērtējumu rezultāti ir jādokumentē;

▼B

2) ar kvalificēto vienību panākta dokumentēta vienošanās, kas abpusēji apstiprināta attiecīgajā vadības līmenī un kur skaidri noteikti:

i) veicamie uzdevumi;

ii) sniedzamās deklarācijas, ziņojumi un dokumenti;

iii) tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda šādu uzdevumu veikšanā;

iv) attiecīgais atbildības nodrošinājums; un

v) šādu uzdevumu izpildes laikā iegūtās informācijas aizsardzība.

b) Kompetentā iestāde nodrošina, ka ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 4. daļā pieprasītais iekšējās revīzijas process un drošības riska pārvaldības process aptver visus kompetentās iestādes vārdā veiktos sertificēšanas ►M4 , atļauju izsniegšanas ◄ vai pastāvīgas uzraudzības uzdevumus.

ARO.GEN.210 Izmaiņas pārvaldības sistēmā

a) Kompetentajā iestādē ir jābūt sistēmai, lai noteiktu izmaiņas, kuras ietekmē tās spēju veikt uzdevumus un pildīt pienākumus, kas noteikti Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos. Šī sistēma nodrošina, ka kompetentā iestāde var veikt nepieciešamās darbības, lai uzturētu pārvaldības sistēmas piemērotību un efektivitāti.

b) Kompetentā iestāde atjaunina pārvaldības sistēmu, laikus atspoguļojot jebkādas Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos veiktās izmaiņas, lai nodrošinātu to efektīvu īstenošanu.

c) Kompetentā iestāde informē Aģentūru par izmaiņām, kas ietekmē kompetentās iestādes spēju veikt uzdevumus un pildīt pienākumus, kuri noteikti Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos.

ARO.GEN.220 Uzskaite

a) Kompetentā iestāde izveido uzskaites sistēmu, kas nodrošina pietiekami labu uzglabāšanu, piekļuvi un uzticamu izsekojamību attiecībā uz šādiem dokumentiem:

1) pārvaldības sistēmas dokumentētās politikas nostādnes un procedūras;

2) personāla apmācība, kvalifikācija un apstiprināšana;

3) uzdevumu sadale, iekļaujot gan ARO.GEN.205. punktā pieprasītos elementus, gan informāciju par uzticētajiem uzdevumiem;

4) sertifikācijas procesi un sertificēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība;

▼M4

4.a) atļauju piešķiršanas process paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai un šādas atļaujas turētāja pastāvīga uzraudzība;

▼M1

5) deklarācijas procesi un deklarēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība;

▼B

►M1 6) ◄ pilnīga informācija par sertificētu organizāciju rīkotajām mācību programmām un attiecīgā gadījumā šādās mācībās izmantoto *FSTD* saraksts;

▼M4

7) to personu un organizācija uzraudzība, kas veic darbības vienas dalībvalsts teritorijā, bet ko uzrauga, ir sertificējusi vai kam izsniedz atļauju citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūra saskaņā ar šo iestāžu vienošanos;

▼M5

8) gaisa kuģu, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, ekspluatācijas uzraudzība, ko veic nekomerciāli ekspluatanti

▼B

►M1 9) ◄ organizāciju ierosināto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējums un to paziņošana Aģentūrai, kā arī kompetentās iestādes izmantoto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējums;

►M1 10) ◄ atzinumi, koriģējošās darbības un pasākumu pabeigšanas datums;

►M1 11) ◄ veiktie izpildes nodrošināšanas pasākumi;

►M1 12) ◄ drošības informācija un papildu pasākumi; un

►M1 13) ◄ elastīguma noteikumu izmantošana saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. pantu.

▼M4

b) Kompetentā iestāde uztur visu to organizāciju sertifikātu un specializētās ekspluatācijas atļauju sarakstu, kuras tā izdevusi, kā arī to deklarāciju sarakstu, kuras tā saņēmusi.

▼B

c) Visi dokumenti jāuzglabā vismaz šajā regulā noteikto laika periodu. Ja šāds periods nav noteikts, dokumenti jāuzglabā vismaz 5 gadus, attiecīgi piemērojot noteikumus par datu aizsardzību.

III SADAĻA

Uzraudzība, sertificēšana un izpildes nodrošināšana

ARO.GEN.300 Uzraudzība

▼M1

a) Kompetentajai iestādei jāpārbauda:

▼M4

1) organizāciju vai ekspluatācijas veida atbilstība prasībām, kas jāizpilda attiecīgi pirms sertifikāta, apstiprinājuma vai atļaujas izdošanas;

▼M15

2) tās sertificēto organizāciju, specializētās ekspluatācijas, kuru tā atļāvusi, un organizāciju, no kurām tā saņēmusi deklarāciju, pastāvīga atbilstība piemērojamajām prasībām;

3) ekspluatantu, kas veic nekomerciālus gaisa pārvadājumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām; un

4) kompetentās iestādes uzticēto attiecīgo drošības pasākumu izpilde, kā noteikts ARO.GEN.135. punkta c) un d) apakšpunktā.

▼B

b) Šīs pārbaudes:

1) ir jāpamato ar dokumentiem, kas īpaši paredzēti, lai par drošības uzraudzību atbildīgajiem darbiniekiem sniegtu norādes par to funkciju veikšanu;

2) attiecīgajām personām un organizācijām nodrošina drošības uzraudzības rezultātus;

3) ir jāpamato ar revīzijām un inspekcijām, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm; un

4) sniedz kompetentajai iestādei nepieciešamos pierādījumus, ja jāveic turpmākas darbības, tostarp ARO.GEN.350. un ARO.GEN.355. punktā paredzētie pasākumi.

c) Iepriekš a) un b) punktā minētajā uzraudzības tvērumā ņem vērā līdzšinējās uzraudzības rezultātus un drošības prioritātes.

d) Neskarot ARO.RAMP apakšdaļā noteikto dalībvalstu kompetenci un to pienākumus, to uzraudzības darbību tvērumu, kuras vienas dalībvalsts teritorijā veic citā dalībvalstī dibinātas organizācijas vai dzīvojošas personas, nosaka atbilstīgi drošības prioritātēm, kā arī līdzšinējām uzraudzības darbībām.

e) Ja personas vai organizācijas veiktās darbības ir saistītas ar vairākām dalībvalstīm vai Aģentūru, kompetentā iestāde, kas saskaņā ar a) punktu atbild par uzraudzību, var vienoties, ka uzraudzības uzdevumus veic Aģentūra vai tās(to) dalībvalsts(-u) kompetentā(-ās) iestāde(-es), kur notiek darbības. Visām personām vai organizācijām, uz kurām attiecas šī vienošanās, jāsaņem informācija par šādas vienošanās esamību un tās darbības tvērumu.

f) Kompetentā iestāde savāc un apstrādā visu informāciju, kas uzskatāma par noderīgu uzraudzībai, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm.

ARO.GEN.305 Uzraudzības programma

a) Kompetentā iestāde izveido un uztur uzraudzības programmu ar ARO.GEN.300. punktā un ARO.RAMP apakšdaļā paredzētajām uzraudzības darbībām.

b) Kompetentās iestādes sertificēto organizāciju uzraudzības programma jāizstrādā, ņemot vērā organizācijas īpatnības, tās darbību sarežģītību un iepriekšējo sertifikācijas un/vai uzraudzības darbību rezultātus, kā noteikts ARO.GEN un ARO.RAMP apakšdaļā, un jāpamato ar saistīto risku novērtējumu. Katrā uzraudzības plānošanas ciklā jābūt:

1) revīzijām un pārbaudēm, tostarp pēc vajadzības gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm; un

2) atbildīgā vadītāja un kompetentās iestādes savstarpējām sanāksmēm, kad abas puses tiek informētas par būtiskiem jautājumiem.

c) Kompetentās iestādes sertificētajām organizācijām piemēro uzraudzības plānošanas ciklu, kas nav ilgāks par 24 mēnešiem.

▼B

Uzraudzības plānošanas ciklu var saīsināt, ja tiek pierādīts, ka organizācijas drošības rādītāji ir pazemājušies.

Uzraudzības plānošanas ciklu var paildzināt līdz ne vairāk par 36 mēnešiem, ja kompetentā iestāde šā cikla iepriekšējo 24 mēnešu laikā konstatējusi, ka:

1) organizācija ir lietpratīgi noteikusi visus aviācijas drošību apdraudošos faktorus un veikusi ar tiem saistīto risku pārvaldību;

2) atbilstīgi ORO.GEN.130. punktam organizācija ir pastāvīgi pierādījusi, ka tā pilnībā kontrolē visas izmaiņas;

3) nav noformētas 1. līmeņa neatbilstības; un

4) visas koriģējošās darbības ir izpildītas pieņemtajā laika periodā vai kompetentās iestādes paildzinātā laika periodā, kā noteikts ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunkta 2. punktā.

Uzraudzības plānošanas ciklu var pagarināt vēl par maksimāli 48 mēnešiem, ja papildus iepriekš minētajiem kritērijiem organizācija izveidojusi un kompetentā iestāde apstiprinājusi efektīvu sistēmu kompetentās iestādes pastāvīgai informēšanai par drošības rādītājiem un organizācijas atbilstību regulatīvo noteikumu prasībām.

▼M4

d) Attiecībā uz organizācijām, kas deklarē savu darbību kompetentajai iestādei, uzraudzības programmu izstrādā, pamatojoties uz organizācijas specifiskajām iezīmēm, tās darbību sarežģītību un datiem, kas gūti, īstenojot līdzšinējās uzraudzības darbības, kā arī ar veiktās darbības veidu saistītā riska novērtējumu. Tajā attiecīgi ietver arī revīzijas un pārbaudes, tostarp perona pārbaudes un iepriekš nepaziņotas pārbaudes.

d1) Attiecībā uz organizācijām, kurām ir specializētas ekspluatācijas atļauja, uzraudzības programmu izstrādā saskaņā ar d) apakšpunktu, un tajā ņem vērā iepriekšējos atļaujas izsniegšanas procesus un pašreizējo atļaujas derīguma procesu, un atļaujas derīguma termiņu.

▼B

►M1 e) ◄ Kompetentās iestādes izdotas apliecības, sertifikāta, kvalifikācijas atzīmes vai atestātu turētājiem piemērojamā uzraudzības programmā ir attiecīgas pārbaudes, tostarp vajadzības gadījumā nepaziņotas pārbaudes.

►M1 f) ◄ Uzraudzības programmā jābūt informācijai par datumiem, kad būtu jāveic revīzija un pārbaudes un jārīko sanāksmes, un šīs revīzijas, pārbaužu un sanāksmju faktiskās norises datumiem.

ARO.GEN.310 Sākotnējās sertificēšanas procedūra – organizācijas

a) Saņemot pieteikumu organizācijas sertifikāta sākotnējai izsniegšanai, kompetentā iestāde pārbauda organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām. Veicot šo pārbaudi, var ņemt vērā ORO.AOC.100. punkta b) apakšpunktā minēto ziņojumu.

b) Ja organizācija atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde izdod sertifikātu(-us), kā noteikts I–II papildinājumā. Sertifikātu(-us) izdod uz neierobežotu laiku. Organizācijai piemērojamās tiesības un darbības joma ir noteikta sertifikātam(-iem) pievienotajos apstiprinājuma noteikumos.

▼B

c) Lai organizācija varētu veikt izmaiņas, iepriekš nesaņemot kompetentās iestādes apstiprinājumu saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, kompetentā iestāde apstiprina organizācijas iesniegto procedūru, kurā noteikts šo izmaiņu tvērums un aprakstīta izmaiņu īstenošanas un paziņošanas kārtība.

ARO.GEN.330 Izmaiņas – organizācijas

a) Saņemot pieteikumu par izmaiņām, kas iepriekš jāapstiprina, kompetentā iestāde pirms atļaujas sniegšanas pārbauda organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām.

Kompetentā iestāde norāda, saskaņā ar kādiem nosacījumiem organizācija var darboties izmaiņu laikā, ja vien kompetentā iestāde nav konstatējusi, ka organizācijas sertifikāts ir jāaptur.

Ja organizācija atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde atļauj veikt izmaiņas.

b) Neskarot papildu izpildes nodrošināšanas pasākumus, gadījumos, kad organizācija ievieš iepriekš apstiprināmas izmaiņas un tam nav saņemta kompetentās iestādes atļauja, kā noteikts a) punktā, kompetentā iestāde aptur, ierobežo vai anulē organizācijas sertifikātu.

c) Attiecībā uz izmaiņām, kas nav iepriekš jāapstiprina, kompetentā iestāde izvērtē informāciju, ko organizācija sniegusi paziņojumā saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, lai novērtētu organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām. Ja konstatēta neatbilstība prasībām, kompetentā iestāde:

1) informē organizāciju par neatbilstību un prasa veikt izmaiņas;

2) 1. vai 2. līmeņa neatbilstību gadījumā rīkojas saskaņā ar ARO.GEN.350. punktu.

▼M1

ARO.GEN.345 Deklarācija – organizācijas

▼M14

a) Saņemot deklarāciju no organizācijas, kas veic vai plāno veikt darbības, kurām vajadzīga deklarēšana, kompetentā iestāde pārliecinās, ka deklarācijā ir visa informācija, kas prasīta:

1) saskaņā ar šīs regulas III pielikuma (Part-ORO) ORO.DEC.100. punktu;

2) attiecībā uz gaisa balonu ekspluatantiem – saskaņā ar Regulas (ES) 2018/395 II pielikuma (Part-BOP) BOP.ADD.100. punktu; vai

3) attiecībā uz planieru ekspluatantiem – saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) 2018/1976 II pielikuma (Part-SAO) SAO.DEC.100. punktu.

Pārbaudījusi prasīto informāciju, kompetentā iestāde organizācijai apstiprina deklarācijas saņemšanu.

▼M1

b) Ja deklarācijā nav prasītās informācijas vai tajā ir informācija, kas norāda uz neatbilstību piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde informē organizāciju par neatbilstību un pieprasa papildu informāciju. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde veic organizācijas pārbaudi. Ja neatbilstība apstiprinās, kompetentā iestāde rīkojas, kā noteikts ARO.GEN.350. punktā.

▼B

ARO.GEN.350 Atzinumi un koriģējošās darbības – organizācijas

a) Saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunktu kompetentajā iestādē jābūt ar uzraudzību saistītai sistēmai, lai analizētu neatbilstību nozīmīgumu attiecībā uz drošību.

▼M4

b) Kompetentā iestāde noformē 1. līmeņa neatbilstību, ja ir konstatēta būtiska, drošības līmeni pazeminoša vai lidojumu drošību ievērojami apdraudoša neatbilstība piemērojamajām Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai apstiprinājuma, sertifikācijas, specializētas ekspluatācijas atļaujas saņemšanas nosacījumiem, vai arī deklarācijas saturam.

▼B

1. līmeņa neatbilstības ir šādas:

▼M11

1) situācija, kad parastajā darbalaikā un pēc diviem rakstveida pieprasījumiem kompetentajai iestādei netiek nodrošināta piekļuve organizācijas telpām saskaņā ar šīs regulas III pielikuma (*Part-ORO*) ORO.GEN.140. punktu vai attiecībā uz gaisa balonu ekspluatantiem – saskaņā ar Regulas (ES) 2018/395 II pielikuma (*Part-BOP*) BOP.ADD.015. un BOP.ADD.035. punktu;

▼B

2) organizācijas sertifikāta ►M4 vai specializētas ekspluatācijas atļaujas ◄ iegūšana vai tā/tās uzturēšana spēkā, viltojot iesniegtos dokumentāros pierādījumus;

3) pierādījumi par organizācijas sertifikāta ►M4 vai specializētas ekspluatācijas atļaujas ◄ nelikumīgu vai krāpniecisku izmantošanu; un

4) atbildīgā vadītāja neesamība.

▼M4

c) Kompetentā iestāde noformē 2. līmeņa neatbilstību, ja ir konstatēta tāda neatbilstība piemērojamajām Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai apstiprinājuma, sertifikācijas, specializētas ekspluatācijas atļaujas saņemšanas nosacījumiem, vai arī deklarācijas saturam, kas varētu pazemināt drošības līmeni vai apdraudēt lidojumu drošību.

▼B

d) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, ir atklāta neatbilstība, kompetentā iestāde, neskarot Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos pieprasītās papildu darbības, rakstveidā paziņo organizācijai par šo atzinumu un pieprasa veikt koriģējošas darbības, lai novērstu atklāto neatbilstību. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde informē valsti, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts.

1) Ja ir atklātas 1. līmeņa neatbilstības, kompetentā iestāde nekavējoties un atbilstīgi rīkojas, lai novērstu vai ierobežotu darbības un nepieciešamības gadījumā anulētu sertifikātu ►M4 , specializētas ekspluatācijas atļauju ◄ vai konkrētu apstiprinājumu vai atbilstīgi 1. līmeņa atzinuma apmēram ierobežotu vai pilnībā vai daļēji apturētu to, līdz organizācija sekmīgi izpildījusi koriģējošo darbību.

▼B

2) Ja ir 2. līmeņa neatbilstības, kompetentā iestāde:

i) atbilstīgi neatbilstības būtībai nodrošina organizācijai piemērotu laiku periodu, lai tā veiktu koriģējošās darbības, bet šis laika periods jebkurā gadījumā sākotnēji nedrīkst būt ilgāks par 3 mēnešiem. Šā laika perioda beigās un atbilstīgi neatbilstības būtībai kompetentā iestāde drīkst 3 mēnešu periodu pagarināt, ja kompetentā iestāde ir apstiprinājusi pienācīgu koriģējošās rīcības plānu; un

ii) izvērtē organizācijas ierosināto koriģējošo rīcību un īstenošanas plānu un pieņem tos, ja novērtējumā secināts, ka tie ir pietiekami neatbilstības novēršanai.

3) Ja organizācija neiesniedz pieņemamu koriģējošās rīcības plānu vai kompetentās iestādes pieņemtajā vai pagarinātajā laika periodā neveic koriģējošas darbības, neatbilstības līmenis jāpaaugstina līdz 1. līmenim un jāveic d) punkta 1. apakšpunktā noteiktās darbības.

▼M15

4) Kompetentā iestāde dokumentē visus tās veiktos vai saskaņā ar e) apakšpunktu tai paziņotos atzinumus un, ja piemērojams, noteiktos izpildes pasākumus, kā arī koriģējošās darbības un neatbilstību noslēgšanas datumu.

▼B

e) Neskarot papildu izpildes pasākumus, kad dalībvalsts pārvaldes iestāde, rīkojoties saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunktu, konstatē, ka citas dalībvalsts kompetentās iestādes vai Aģentūras sertificēta organizācija ►M4 , organizācija, kam minētās iestādes izsniegušas atļauju, ◄►M1 vai organizācija, kas tai deklarē savu darbību, ◄ neatbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamām prasībām, pārvaldes iestāde informē šo kompetento iestādi un norāda neatbilstības līmeni.

ARO.GEN.355 Neatbilstības un izpildes nodrošināšanas pasākumi – personas

a) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, saskaņā ar ARA.GEN.300. punkta a) apakšpunktu par uzraudzību atbildīgā kompetentā iestāde ir guvusi pierādījumus, ka persona, kurai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem ir izsniegta apliecība, sertifikāts, kvalifikācijas atzīme vai atestāts, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde rīkojas saskaņā ar Komisijas ►M4 Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ ([1]) VI pielikuma (*ARA daļ*as) ARA.GEN.355. punkta a)–d) apakšpunktu.

b) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, tiek gūti pierādījumi tam, ka persona, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasības un kurai nav saskaņā ar regulu un tās īstenošanas noteikumiem izdotas apliecības, sertifikāta, kvalifikācijas atzīmes vai atestāta, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde, kas konstatējusi neatbilstību, veic jebkādus nepieciešamos izpildes nodrošināšanas pasākumus, lai izbeigtu šo neatbilstību.

▼M4

ARO.GEN.360 Neatbilstību konstatējumi un izpildes nodrošināšanas pasākumi – visi ekspluatanti

Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, tiek gūti pierādījumi tam, ka ekspluatants, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasības, neatbilst piemērojamajām prasībām, kompetentā iestāde, kas konstatējusi neatbilstību, veic visus nepieciešamos izpildes nodrošināšanas pasākumus, lai izbeigtu šo neatbilstību.

([1]) OV L 100, 5.4.2012., 1. lpp.

▼B

OPS APAKŠDAĻA

GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJA

I SADAĻA

Komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantu sertifikācija

ARO.OPS.100 Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana

a) Kad kompetentā iestāde ir pārliecinājusies par ekspluatanta atbilstību ORO.AOC.100. punktā noteiktajām prasībām, tā izdod gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (*AOC*).

b) Šajā apliecībā iekļauj saistītās ekspluatācijas specifikācijas.

▼M4

c) Kompetentā iestāde var noteikt specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus. Šādus ierobežojumus dokumentē ekspluatācijas specifikācijās.

▼B

ARO.OPS.105 Vienošanās par kodu koplietošanu

Apsverot drošības aspektus saistībā ar vienošanos par kodu koplietošanu ar trešās valsts ekspluatantu, kompetentā iestāde:

1) pēc ekspluatanta veiktās pārbaudes saskaņā ar ORO.AOC.115. punktu pārliecinās par to, ka trešās valsts ekspluatants atbilst piemērojamajiem *ICAO* standartiem;

2) vajadzības gadījumā sadarbojas ar trešās valsts ekspluatanta attiecīgās valsts kompetento iestādi.

▼M11

ARO.OPS.110 Lidmašīnu un helikopteru nomas līgumi

▼B

a) Kompetentā iestāde apstiprina nomas līgumu, ja ir pierādīts, ka saskaņā ar III pielikuma (*ORO daļ*as) nosacījumiem sertificētais ekspluatants nodrošina atbilstību:

1) ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunktam, ja nomā trešās valsts gaisa kuģi bez apkalpes;

2) ORO.AOC.110. punkta c) apakšpunktam, ja nomā gaisa kuģi ar apkalpi no trešās valsts ekspluatanta;

▼M15

3) ORO.AOC.110. punkta e) apakšpunkts, ja iznomā gaisa kuģi bez apkalpes jebkuram operatoram, izņemot III pielikuma ORO.GEN.310. punktā minētos gadījumus;

▼B

4) attiecīgajām pastāvīgā lidojumderīguma un ekspluatācijas prasībām, ja nomā ES reģistrētu gaisa kuģi bez apkalpes un nomā gaisa kuģi ar apkalpi no ES ekspluatanta.

b) Līguma par nomāšanu ar apkalpi apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja:

1) iznomātāja vai nomnieka *AOC* ir apturēta vai atcelta;

▼M15

2) iznomātājam ir noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 2111/2005 ([1]);

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.).

▼M15

3) atļauja, kas izdota saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 452/2014 ([1]), ir apturēta, atsaukta vai nodota atpakaļ.

▼M7

c) Līguma par nomāšanu bez apkalpes apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja:

1) aptur vai atsauc gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikātu;

2) gaisa kuģis ir iekļauts ekspluatantu sarakstā, kuriem noteikti ekspluatācijas ierobežojumi, vai arī tas ir reģistrēts valstī, kuras uzraudzībā esošiem visiem ekspluatantiem noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005.

▼B

d) Ja kompetentajai iestādei lūgts iepriekšējs apstiprinājums līgumam par iznomāšanu bez apkalpes saskaņā ar ORO.AOC.110. punkta e) apakšpunktu, kompetentajai iestādei jānodrošina:

▼M15

1) pienācīga sadarbība ar kompetento iestādi, kas atbild par gaisa kuģa pastāvīgu uzraudzību atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 1321/2014 ([2]), vai iestādi, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju, ja tās ir dažādas iestādes;

2) ka gaisa kuģis tiek laikus izņemts no ekspluatanta *AOC*, izņemot III pielikuma ORO.GEN.310. punktā noteiktos gadījumus.

▼M7

e) Ja lūgts iepriekšējs apstiprinājums līgumam par nomāšanu bez apkalpes saskaņā ar ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunktu, kompetentajai iestādei pēc vajadzības jānodrošina pienācīga sadarbība ar gaisa kuģa reģistrācijas valsti, lai nodrošinātu gaisa kuģa uzraudzību.

▼M4

Ia SADAĻA

Atļauja paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai

ARO.OPS.150 Atļauja paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai

a) Saņemot paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas atļaujas pieteikumu, ekspluatanta kompetentā iestāde izskata ekspluatanta riska novērtējuma dokumentāciju un standarta ekspluatācijas procedūras (*SOP*), kas saistītas ar vienu vai vairākiem plānotās ekspluatācijas veidiem un kas izstrādātas saskaņā ar attiecīgajām VIII pielikuma (*Part-SPO*) prasībām.

▼M15

b) Ekspluatanta kompetentā iestāde, pārliecinājusies par riska novērtējuma un *SOP* atbilstību, izsniedz atļauju, kas noteikta VI papildinājumā. Atļauju var izsniegt uz ierobežotu vai neierobežotu laiku. Atļaujā norāda nosacījumus, ar kādiem ekspluatantam ir atļauts veikt vienu vai vairākas augsta riska komerciālas specializētas operācijas.

([1]) Komisijas 2014. gada 29. aprīļa Regula (ES) Nr. 452/2014, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai, ko veic trešo valstu ekspluatanti saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 (OV L 133, 6.5.2014., 12. lpp.).

([2]) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

▼M4

c) Ekspluatanta kompetentā iestāde, saņemot pieteikumu par izmaiņām atļaujā, ievēro a) un b) apakšpunktu. Ja vien kompetentā iestāde nav konstatējusi, ka atļauja ir jāaptur, tā paredz, ar kādiem nosacījumiem ekspluatants var savu darbību veikt izmaiņu laikā.

d) Ekspluatanta kompetentā iestāde, saņemot pieteikumu par atļaujas atjaunošanu, ievērto a) un b) apakšpunktu. Tā var ņemt vērā iepriekšējo atļaujas izsniegšanas procesu un uzraudzības darbības.

e) Neskarot nekādus īstenošanas papildu pasākumus, gadījumā, ja ekspluatants ievieš izmaiņas, lai gan grozīto riska novērtējumu un *SOP* nav iesniedzis, kompetentā iestāde attiecīgo atļauju aptur, ierobežo vai atsauc.

f) Saņemot pieteikumu pārrobežu paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas atļaujas izsniegšanai, ekspluatanta kompetentā iestāde izskata ekspluatanta riska novērtējuma dokumentāciju un standarta ekspluatācijas procedūras (*SOP*), tās koordinējot ar tās vietas kompetento iestādi, kur attiecīgā ekspluatācija ir plānota. Ja abas iestādes ir pārliecinājušās par riska novērtējuma un *SOP* atbilstību, ekspluatanta kompetentā iestāde izsniedz atļauju.

ARO.OPS.155 Nomas līgumi

a) Kompetentā iestāde apstiprina nomas līgumu, kurā iesaistīts trešā valstī reģistrēts gaisa kuģis vai trešās valsts ekspluatants, ja *SPO* ekspluatants ir apliecinājis atbilstību ORO.SPO.100. punktam.

b) Līguma par nomāšanu bez apkalpes apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja aptur vai atsauc gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikātu.

▼B

II SADAĻA

Apstiprinājumi

ARO.OPS.200 Speciāla apstiprinājuma procedūra

a) Saņemot pieteikumu par speciāla apstiprinājuma izsniegšanu vai izmaiņām šādā apstiprinājumā, kompetentā iestāde pārbauda pieteikumu saskaņā ar attiecīgajām V pielikumā (*SPA daļā*) noteiktajām prasībām un vajadzības gadījumā veic attiecīgu ekspluatanta pārbaudi.

▼M1

b) Ja kompetentā iestāde pārliecinās, ka ekspluatants ir apliecinājis atbilstību piemērojamajām prasībām, tā izdod apstiprinājumu vai to groza. Apstiprinājumu norāda:

1) komerciāliem gaisa pārvadājumiem - ekspluatācijas specifikācijās, kā noteikts II papildinājumā; vai

▼M15

2) īpašo apstiprinājumu saraksts, kas noteikts III papildinājumā, nekomerciālai ekspluatācijai un specializētai ekspluatācijai.

▼B

ARO.OPS.205 Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana

a) Saņemot ekspluatanta pieteikumu par obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) vai tā grozījumu sākotnēju apstiprināšanu, kompetentā iestāde pirms apstiprinājuma izdošanas pārbauda katras attiecīgās pozīcijas atbilstību piemērojamajām prasībām.

b) Kompetentā iestāde apstiprina ekspluatanta ierosināto defektu novēršanas B, C un D intervāla pagarināšanas procedūru, ja ekspluatants pierādījis atbilstību ORO.MLR.105. punkta f) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem un to pārbaudījusi kompetentā iestāde.

▼B

c) Kompetentā iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, apstiprina gaisa kuģa ekspluatāciju ārpus *MEL* noteiktajiem ierobežojumiem, taču, ievērojot obligāto iekārtu pamatsarakstā (*MMEL*) noteiktos ierobežojumus, ja ekspluatants pierādījis atbilstību ORO.MLR.105. punktā minētajiem nosacījumiem un to pārbaudījusi kompetentā iestāde.

▼M4

ARO.OPS.210 Distances vai vietēja apgabala noteikšana

Kompetentā iestāde attiecīgās ekspluatācijas nolūkos var noteikt distanci vai vietējo apgabalu.

▼B

ARO.OPS.215 Apstiprinājums helikopteru ekspluatācijai virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas

a) Dalībvalsts nosaka tos apgabalus, kur var ekspluatēt helikopteru arī tad, ja tas nespēj veikt drošu piespiedu nolaišanos, kā aprakstīts CAT.POL.H.420. punktā

b) Pirms CAT.POL.H.420. punktā minētā apstiprinājuma izdošanas kompetentā iestāde ir iepazinusies ar pamatojumu, kuru ekspluatants sniedz kā iemeslu, kura dēļ nav iespējams izmantot attiecīgos veiktspējas kritērijus.

ARO.OPS.220 Apstiprinājums helikopteru ekspluatācijai no sabiedrības interešu teritorijas vai uz to

CAT.POL.H.225. punktā minētajā apstiprinājumā ietilpst ekspluatanta precizēto sabiedrības interešu teritoriju saraksts, uz ko šis apstiprinājums attiecas.

▼M20

ARO.OPS.225 Degvielas/enerģijas shēmu apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina *CAT* ekspluatanta ierosināto degvielas/enerģijas shēmu, ja ekspluatants pierāda atbilstību visām piemērojamām prasībām, kas šajā regulā noteiktas attiecībā uz degvielu/enerģiju lidmašīnām vai helikopteriem, kas iesaistīti *CAT*.

b) Kompetentā iestāde novērtē un pārrauga degvielas/enerģijas plānošanu un lidojuma laikā notiekošu pārplānošanu, lidlauka izvēli un stratēģijas degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā saistībā ar degvielas/enerģijas shēmām, kā arī procesus, kas atbalsta šo degvielas/enerģijas shēmu īstenošanu.

c) Papildus a) un b) apakšpunktam, apstiprinot individuālas degvielas/enerģijas shēmas, kompetentā iestāde:

1) pārbauda, vai ekspluatants ir pierādījis faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma pamatrādītājus;

2) novērtē ekspluatanta spēju atbalstīt ierosinātās individuālās degvielas/enerģijas shēmas īstenošanu; ņem vērā vismaz šādus elementus:

i) ekspluatanta pārvaldības sistēmu;

▼M20

ii) ekspluatanta operatīvās spējas;

3) pārbauda, vai ekspluatanta drošuma riska novērtējums, kas atbalsta ierosināto individuālo degvielas/enerģijas shēmu, nodrošina drošuma līmeni, kas līdzvērtīgs faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma līmenim, un

4) izstrādā pārraudzības plānu, lai veiktu periodiskus novērtējumus par apstiprināto individuālo degvielas/enerģijas shēmu nolūkā pārbaudīt shēmas atbilstību vai lemt par shēmas grozīšanu vai atcelšanu.

d) Apstiprinājumā, kas minēts CAT.OP.MPA.182. punkta d) apakšpunkta 2. punktā, iekļauj to izolēto lidlauku sarakstu, kurus ekspluatants norādījis katram gaisa kuģa tipam, uz kuru attiecas apstiprinājums.

e) Neskarot ARO.GEN.120. punkta d) un e) apakšpunktu, kompetentā iestāde paziņo Aģentūrai par to, ka sākas ar degvielas/enerģijas shēmām saistītu alternatīvu atbilstības nodrošināšanas līdzekļu izvērtēšana.

▼M18

ARO.OPS.226 Uz pierādījumiem balstītas apmācības programmu apstiprināšana un pārraudzība

(a) Ja kompetentā iestāde piešķir uz pierādījumiem balstītas apmācības (*EBT*) programmu apstiprinājumu, inspektoriem jāsaņem kvalifikācija un apmācība attiecībā uz *EBT* principiem, piemērošanu, apstiprināšanas procesiem un pastāvīgu pārraudzību.

(b) Kompetentā iestāde novērtē un pārrauga *EBT* programmu, kā arī procesus, uz kuriem balstās *EBT* programmas īstenošana, un tās rezultativitāti.

(c) Saņēmusi pieteikumu *EBT* programmas apstiprināšanai, kompetentā iestāde:

(1) nodrošina 1. līmeņa neatbilstību novēršanu jomās, uz kurām balstīsies *EBT* programmas piemērošana;

(2) novērtē ekspluatanta spēju atbalstīt *EBT* programmas īstenošanu. Ņem vērā vismaz šādus elementus:

(i) ekspluatanta pārvaldības sistēmas gatavība un spējas jomās, uz kurām balstīsies *EBT* programmas piemērošana, jo īpaši lidojuma apkalpes apmācībā;

(ii) ekspluatanta *EBT* programmas piemērotība — *EBT* programmai jāatbilst ekspluatanta lielumam un tā darbību veidam un sarežģītībai, ņemot vērā ar šīm darbībām saistītos apdraudējumus un attiecīgos riskus;

▼M18

(iii) ekspluatanta uzskaites sistēmas atbilstība, jo īpaši attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācības, pārbaužu un kvalifikācijas dokumentiem, jo īpaši ORO.GEN.220. punktu un ORO.MLR.115. punkta c) un d) apakšpunktu;

(iv) ekspluatanta vērtēšanas sistēmas piemērotība pilotu kompetenču novērtēšanai;

(v) instruktoru un cita *EBT* programmā iesaistītā personāla kompetence un pieredze to procesu un procedūru izmantošanā, uz ko balstās *EBT* programmas īstenošana, un

(vi) ekspluatanta *EBT* īstenošanas plāns un drošības riska novērtējums, uz ko balstās *EBT* programma, nolūkā parādīt, kā var sasniegt esošajai apmācības programmai līdzvērtīgu drošības līmeni.

(d) Kompetentā iestāde piešķir *EBT* programmas apstiprinājumu, ja novērtējumā secināts, ka ir nodrošināta atbilstība vismaz ORO.FC.146., ORO.FC.231. un ORO.FC.232. punktam.

(e) Neskarot ARO.GEN.120. punkta d) un e) apakšpunktu, kompetentā iestāde paziņo Aģentūrai, kad tā sāk izvērtēt alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai saistībā ar *EBT*.

▼M3

ARO.OPS.230 Diennakts ritmu traucējošu grafiku noteikšana

Lidojuma laika ierobežojumu nolūkā kompetentā iestāde, ievērojot III pielikuma ORO.FTL.105. punktā norādītās terminu “agra tipa” un “vēla tipa” definīcijas, nosaka, kurš no abiem diennakts ritmu traucējošo grafiku veidiem piemērojams visiem kompetentās iestādes uzraudzītajiem komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatantiem.

ARO.OPS.235 Individuālu lidojuma laika specifikācijas shēmu apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina lidojuma laika specifikācijas shēmas, ko ierosinājuši komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatanti, ja ekspluatants ir pierādījis atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās III pielikuma FTL apakšdaļai.

b) Ja ekspluatanta ierosinātā lidojuma laika specifikācijas shēma atšķiras no Aģentūras izdotajām piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, kompetentā iestāde piemēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 22. panta 2. punktā aprakstīto procedūru.

c) Ja ekspluatanta ierosinātajā lidojuma laika specifikācijas shēmā ir atkāpes no piemērojamajiem īstenošanas noteikumiem, kompetentā iestāde piemēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 6. punktā aprakstīto procedūru.

d) Apstiprinātajām atšķirībām vai atkāpēm pēc to piemērošanas jāveic izvērtēšana, lai noteiktu, vai šīs atšķirības vai atkāpes nav jāapstiprina vai jāgroza. Kompetentā iestāde un Aģentūra veic neatkarīgu novērtējumu, kura pamatā ir ekspluatanta sniegtā informācija. Novērtējumam jābūt samērīgam, pārredzamam un balstītam uz zinātniskiem principiem un pieredzi.

▼M9

ARO.OPS.240 Īpašs *RNP AR APCH* apstiprinājums

a) Ja pieteikuma iesniedzējs ir pierādījis, ka ir izpildītas SPA.PBN.105 prasības, kompetentā iestāde dod vispārīgu īpašu apstiprinājumu vai procedūrai specifisku *RNP AR APCH* apstiprinājumu.

b) Procedūrai specifiskā apstiprinājuma gadījumā kompetentā iestāde:

1) *PBN* apstiprinājumā uzskaita apstiprinātās instrumentālas nolaišanās procedūras konkrētos lidlaukos;

2) attiecīgā gadījumā veic saskaņošanu ar iestādēm, kuru kompetencē ir šie lidlauki; un

3) ņem vērā iespējamos kredītus, kas izriet no *RNP AR APCH* īpašajiem apstiprinājumiem, kas jau izdoti pieteikuma iesniedzējam.

▼M4

III SADAĻA

Ekspluatācijas uzraudzība

ARO.OPS.300 Ievadlidojumi

Kompetentā iestāde var noteikt papildu nosacījumus ievadlidojumiem, kurus dalībvalsts teritorijā veic saskaņā ar *NCO* daļu. Šādi nosacījumi nodrošina drošu ekspluatāciju un ir samērīgi.

▼B

RAMP APAKŠDAĻA

CITAS VALSTS REGULATĪVĀ UZRAUDZĪBĀ ESOŠU EKSPLUATANTU GAISA KUĢU PERONA PĀRBAUDES

ARO.RAMP.005 Darbības joma

Šajā apakšdaļā tiek noteiktas prasības, kas kompetentajai iestādei vai Aģentūrai jāievēro, pildot uzdevumus un pienākumus saistībā ar perona pārbaudēm, ko veic trešās valsts ekspluatantu vai citas dalībvalsts regulatīvā uzraudzībā esošu ekspluatantu izmantotiem gaisa kuģiem, kad tie nosēžas lidlaukos teritorijā, uz kuru attiecas Līguma noteikumi.

ARO.RAMP.100 Vispārējās prasības

a) Pārbauda gaisa kuģu un to apkalpju atbilstību piemērojamajām prasībām.

b) Kompetentā iestāde papildus perona pārbaudēm, kuras tā iekļāvusi atbilstīgi ARO.GEN.305. punktam izstrādātajā uzraudzības programmā, veic perona pārbaudes tiem gaisa kuģiem, par kuriem ir aizdomas, ka tie, iespējams, neatbilst piemērojamajām prasībām.

c) Kompetentā iestāde, izstrādājot uzraudzības programmu saskaņā ar ARO.GEN.305. punktu, sagatavo ikgadējo programmu gaisa kuģu perona pārbaužu veikšanai. Šī programma:

1) ir balstīta uz aprēķinu metodēm, kurās ņemta vērā vēsturiskā informācija par ekspluatantu skaitu un veidu, kā arī šo ekspluatantu veikto nosēšanos skaitu kompetentās iestādes pārraudzībā esošajās lidostās, kā arī drošības riskiem; un

2) ļauj kompetentajai iestādei noteikt prioritāti gaisa kuģu pārbaudēm, pamatojoties uz ARO.RAMP.105. punkta a) apakšpunktā minēto sarakstu.

d) Kad to uzskata par vajadzīgu, Aģentūra, sadarbojoties ar dalībvalstīm, kuru teritorijā pārbaudes notiks, veic gaisa kuģu perona pārbaudes, lai pārbaudītu atbilstību piemērojamajām prasībām un:

1) veiktu ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Aģentūrai uzticētos sertificēšanas uzdevumus;

▼B

2) veiktu standartizācijas pārbaudes dalībvalstī; vai

3) potenciāli nedrošās situācijās pārbaudītu organizācijas atbilstību piemērojamajām prasībām.

ARO.RAMP.105 Prioritāšu noteikšanas kritēriji

a) Lai, veicot perona pārbaudes, noteiktu prioritātes, Aģentūra kompetentajām iestādēm sniedz to ekspluatantu vai gaisa kuģu sarakstu, kuri identificēti kā tādi, ar kuriem saistās iespējams risks.

b) Šajā sarakstā iekļauj:

1) gaisa kuģu ekspluatantus, kas identificēti, pamatojoties uz rīcībā esošo datu analīzi saskaņā ar ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 4. punktu;

2) ekspluatantus vai gaisa kuģus, par kuriem Aģentūrai ziņojusi Eiropas Komisija un kas identificēti, ņemot vērā:

i) Aviācijas drošības komitejas (*ASC*) atzinumu, kuru tā paudusi saistībā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 īstenošanu un no kura izriet, ka ir nepieciešams padziļināti pārbaudīt faktisko atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, veicot sistemātiskas perona pārbaudes; vai

ii) informāciju, ko Eiropas Komisijai sniegušas dalībvalstis saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu;

3) gaisa kuģus, kurus teritorijā, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, ekspluatē ekspluatanti, kas iekļauti B pielikuma ekspluatantu sarakstā, kuriem noteikts darbības aizliegums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005;

4) gaisa kuģus, kurus ekspluatē ekspluatanti, kas sertificēti valstī, kura atbild par 3. punktā minētajā sarakstā iekļautu ekspluatantu regulatīvo uzraudzību;

▼M15

5) gaisa kuģus, kurus izmanto trešās valsts ekspluatants, kurš pirmo reizi veic lidojumu uz teritoriju, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, šādā teritorijā vai no tās, vai kuram saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 452/2014 izdotā atļauja ir ierobežota vai atjaunināta pēc apturēšanas vai atsaukšanas.

▼B

c) Prioritāšu sarakstu saskaņā ar Aģentūras noteiktajām procedūrām sagatavo ikreiz pēc tam, kad ir publicēta to ekspluatantu Kopienas saraksta atjaunināta redakcija, kam piemērots darbības aizliegums atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005, bet – jebkurā gadījumā – ne retāk kā ik pēc četriem 4) mēnešiem.

▼M12

ARO.RAMP.106 Pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai

a) Kompetentā iestāde veic lidojuma un salona apkalpes locekļu pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai.

b) Aģentūra nodrošina kompetentajām iestādēm Savienības un trešo valstu ekspluatantu sarakstu, kas sagatavots nolūkā prioritizēt pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai perona pārbaužu programmas satvarā saskaņā ar ARO.RAMP.105. punktu, pamatojoties uz Aģentūras veiktu riska novērtējumu, ņemot vērā esošo psihoaktīvo vielu pārbaužu programmu stabilitāti un efektivitāti.

c) Kad kompetentā iestāde izvēlas ekspluatantus, kuru lidojuma un salona apkalpes locekļiem veic pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai, tā izmanto saskaņā ar b) apakšpunktu izstrādāto sarakstu.

▼M12

d) Ja datus par alkohola koncentrācijas pārbaudēm ietver centralizētajā datubāzē saskaņā ar ARO.RAMP.145. punkta b) apakšpunktu, kompetentā iestāde nodrošina, ka šajos datos nav ietverti nekādi attiecīgā apkalpes locekļa personas dati.

e) Ja ir pamatots iemesls vai aizdomas, pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai var veikt jebkurā brīdī.

f) Pārbaudes alkohola koncentrācijas noteikšanai veic, izmantojot metodes, ar ko piemēro atzītus kvalitātes standartus, kuri nodrošina precīzus pārbaužu rezultātus.

g) Lidojuma apkalpes vai salona apkalpes loceklim, kurš pārbaužu laikā atsakās sadarboties vai par kura būšanu alkohola reibumā liecina pozitīvs pārbaudes rezultāts, aizliedz turpināt pienākumu pildīšanu.

▼B

ARO.RAMP.110 Informācijas vākšana

Kompetentā iestāde vāc un apstrādā jebkuru informāciju, ko var uzskatīt par noderīgu perona pārbaužu veikšanai.

ARO.RAMP.115 Perona pārbaužu veicēju kvalifikācija

a) Lai veiktu perona pārbaudes, kompetentās iestādes un Aģentūras rīcībā jābūt kvalificētiem inspektoriem.

b) Inspektori, kas veic perona pārbaudes, ir:

1) ieguvuši vajadzīgo izglītību aeronautikas jomā vai praktisku pieredzi jomā(-ās), uz ko pārbaudes attiecas;

2) sekmīgi pabeiguši:

i) atbilstīgu teorētisko un praktisko apmācību vienā vai vairākās jomās, uz kurām pārbaudes attiecas:

A) pilotu kabīne;

B) salona drošība;

C) gaisa kuģa stāvoklis;

D) krava;

ii) darba vietā rīkotu apmācību, ko veic kompetentās iestādes vai Aģentūras iecelts vecākais inspektors;

▼M15

3) uztur savas kvalifikācijas derīgumu, periodiski piedaloties tālākapmācībā un katrā kalendārā gadā veicot vismaz 12 pārbaudes.

▼B

c) Apmācību, kas minēta b) apakšpunkta 2. punkta i) apakšpunktā, nodrošina kompetentā iestāde vai saskaņā ar ARO.RAMP.120. punkta a) apakšpunktu apstiprināta mācību organizācija.

d) Aģentūra izstrādā un uztur mācību programmas un atbalsta apmācības kursu un semināru rīkošanu inspektoriem, lai veicinātu izpratni par šīs apakšdaļas noteikumiem un tās vienotu īstenošanu.

e) Aģentūra atbalsta un koordinē inspektoru apmaiņas programmu, lai inspektoriem nodrošinātu praktiskas pieredzes apguvi un atbalstītu procedūru saskaņošanu.

ARO.RAMP.120 Mācību organizāciju apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina mācību organizāciju, kuras galvenā uzņēmējdarbības vieta ir attiecīgās dalībvalsts teritorijā, ja mācību organizācija:

1) iecēlusi vadības jomā kompetentu apmācības vadītāju, kas spēj nodrošināt piemērojamām prasībām atbilstīgu apmācību;

▼B

2) nodrošina attiecīgajam apmācības kursam piemērotas mācību telpas un aprīkojumu;

3) nodrošina apmācību saskaņā ar mācību programmu, ko Aģentūra izstrādājusi atbilstīgi ARO.RAMP.115. punkta d) apakšpunktā minētajām prasībām;

4) izmanto kvalificētus mācību instruktorus.

b) Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma Aģentūra pārbauda gan atbilstību, gan arī pastāvīgo atbilstību a) apakšpunktā minētajām prasībām.

c) Mācību organizāciju apstiprina viena vai vairāku šādu apmācības kursu rīkošanai:

1) sākotnējā teorētiskā apmācība;

2) sākotnējā praktiskā apmācība;

3) periodiska apmācība.

ARO.RAMP.125 Perona pārbaužu veikšana

▼M15

a) Perona pārbaudes veic standartizētā veidā.

▼B

b) Veicot perona pārbaudes, inspektors(-i) dara visu, lai izvairītos no pārbaudāmā gaisa kuģa nepamatotas aizkavēšanas.

▼M15

c) Pabeidzot pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudi, gaisa kuģa kapteini vai kapteiņa prombūtnē citu lidojuma apkalpes locekli vai ekspluatanta pārstāvi informē par pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudes rezultātiem.

▼B

ARO.RAMP.130 Neatbilstību kategorijas

Katras pārbaudītās pozīcijas neatbilstību piemērojamām prasībām iedala trīs neatbilstību kategorijās. Neatbilstības iedala šādās kategorijās:

1) 3. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta nozīmīga neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kam ir ļoti liela ietekme uz lidojumu drošību;

2) 2. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kas būtiski ietekmē lidojumu drošību;

3) 1. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kam ir maznozīmīga ietekme uz lidojuma drošību.

ARO.RAMP.135 Izpildes nodrošināšanas pasākumi saistībā ar neatbilstībām

a) Saistībā ar 2. vai 3. kategorijas neatbilstībām kompetentā iestāde vai attiecīgos gadījumos Aģentūra:

1) rakstiski paziņo par neatbilstībām ekspluatantam un pieprasa arī pierādīt veiktās koriģējošās darbības; un

2) informē ekspluatanta valsts un – attiecīgos gadījumos – gaisa kuģa reģistrācijas valsts un lidojuma apkalpes apliecības izdevējas valsts kompetento iestādi. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde vai Aģentūra pieprasa apstiprināt, ka ir pieņemamas koriģējošās darbības, kuras ekspluatants veicis saskaņā ar ARO.GEN.350. vai ARO.GEN.355. punktu;

b) Ja ir runa par 3. kategorijas neatbilstību, kompetentā iestāde papildus a) apakšpunktā minētajiem pasākumiem nekavējoties:

1) nosaka ierobežojumus gaisa kuģa lidojumiem;

2) pieprasa nekavējoties veikt koriģējošas darbības;

3) nosēdina gaisa kuģi saskaņā ar ARO.RAMP.140. punktu; vai

4) uzliek tūlītēju darbības aizliegumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 6. pantu.

▼B

c) Ja Aģentūra noteikusi 3. kategorijas neatbilstību, tā pieprasa tās valsts kompetentajai iestādei, kuras teritorijā nosēdies gaisa kuģis, veikt atbilstīgus pasākumus saskaņā ar b) apakšpunktu.

ARO.RAMP.140 Gaisa kuģa nosēdināšana

a) 3. kategorijas neatbilstību gadījumā, ja šķiet, ka ekspluatants vai īpašnieks, neveicot atbilstīgās koriģējošās darbības, ar gaisa kuģi ir paredzējis veikt vai varētu veikt lidojumu, kompetentā iestāde:

1) ziņo kapteinim/komandierim vai ekspluatantam, ka līdz turpmākam paziņojumam gaisa kuģim nav atļauts sākt lidojumu; un

2) gaisa kuģi nosēdina.

b) Ja nosēdināts tiek trešās valsts ekspluatanta izmantots gaisa kuģis, tās valsts kompetentā iestāde, kuras teritorijā gaisa kuģis nosēdināts, nekavējoties informē ekspluatanta valsts un – attiecīgos gadījumos – gaisa kuģa reģistrācijas valsts kompetento iestādi, kā arī Aģentūru.

c) Kompetentā iestāde, veicot koordināciju ar ekspluatanta valsti vai reģistrācijas valsti, izvirza vajadzīgos nosacījumus, pēc kuru izpildes gaisa kuģim var atļaut pacelties.

d) Ja neatbilstība ietekmē gaisa kuģa lidojumderīguma apliecības derīgumu, kompetentā iestāde piemēroto nosēdināšanas pasākumu atceļ tikai pēc tam, kad ekspluatants ir pierādījis, ka:

1) ir atjaunota atbilstība piemērojamajām prasībām;

▼M15

2) tas ir saņēmis lidošanas atļauju saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 noteikumiem – dalībvalstī reģistrētam gaisa kuģim;

▼B

3) lidošanas atļauju vai līdzvērtīgu dokumentu, ko izdevusi reģistrācijas valsts vai ekspluatanta valsts, – gaisa kuģim, kas reģistrēts trešā valstī un ko ekspluatē ES vai trešās valsts ekspluatants; un

4) attiecīgā gadījumā to trešo valstu atļauju, kuru teritorijas paredzēts pārlidot.

ARO.RAMP.145 Ziņošana

a) Saskaņā ar ARO.RAMP.125. punkta a) apakšpunktu savākto informāciju 21 kalendāra dienas laikā pēc pārbaudes ievada ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 2. punktā minētajā centralizētajā datubāzē.

b) Kompetentā iestāde vai Aģentūra centralizētajā datubāzē ievada jebkuru lietderīgu informāciju, tostarp ARO.RAMP.110. punktā minēto attiecīgo informāciju, kas palīdzētu piemērot Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus un palīdzētu Aģentūrai pildīt šajā pielikumā uzticētos uzdevumus.

c) Ja ARO.RAMP.110. punktā minētā informācija norāda uz iespējamu drošības apdraudējumu, arī šo informāciju nekavējoties paziņo visām kompetentajām iestādēm un Aģentūrai.

d) Ja par gaisa kuģa trūkumiem kompetentajai iestādei ziņo kāda fiziska persona, tad ARO.RAMP.110. punktā un ARO.RAMP.125. punkta a) apakšpunktā minētās informācijas avotu neatklāj.

▼B

ARO.RAMP.150 Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā

a) Aģentūra pārvalda un izmanto instrumentus un procedūras, kas vajadzīgas, lai glabātu un apmainītos ar:

▼M15

1) ARO.RAMP.145. punktā minētā informācija.

▼B

2) to trešo valstu vai starptautisku organizāciju sniegtu informāciju, ar kurām ES noslēgusi attiecīgas vienošanās, vai informāciju, ko sniedz organizācijas, ar kurām Aģentūra noslēgusi attiecīgas vienošanās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 27. panta 2. punktu.

b) Pārvaldībā ietilpst šādi uzdevumi:

1) uzglabāt dalībvalstu iesniegtos datus, kas saistīti ar drošības informāciju par gaisa kuģiem, kas nosēžas lidlaukos teritorijā, uz kuru attiecas Līguma noteikumi;

2) izstrādāt, uzturēt un regulāri atjaunināt centralizētu datubāzi, kur apkopota visa a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētā informācija;

3) veikt izmaiņas un paplašināt datubāzes lietotni;

4) analizēt centralizētajā datubāzē ievadīto informāciju, kā arī pārējo attiecīgo informāciju par gaisa kuģu un gaisa kuģu ekspluatantu drošumu un, ņemot vērā šo informāciju:

i) sagatavot ieteikumus Komisijai un kompetentajām iestādēm tūlītējiem pasākumiem vai papildpasākumiem, kas būtu jāveic;

ii) ziņot Komisijai un kompetentajām iestādēm par iespējamām drošības problēmām;

iii) vajadzības gadījumā, kad tas nepieciešams ar drošību saistītu apsvērumu dēļ, ierosināt Komisijai un kompetentajām iestādēm veikt saskaņotas darbības un nodrošināt šādu darbību tehnisku saskaņošanu;

5) informācijas apmaiņas jomā sadarboties ar citām Eiropas iestādēm un struktūrām, starptautiskām organizācijām, kā arī trešo valstu kompetentajām iestādēm.

ARO.RAMP.155 Gada pārskats

Aģentūra sagatavo un iesniedz Komisijai gada pārskatu par perona pārbaužu sistēmu, tajā iekļaujot vismaz šādu informāciju:

a) sistēmas progresa pakāpe;

b) gada laikā veikto pārbaužu statuss;

c) pārbaužu rezultātu analīze, norādot konstatējumu kategorijas;

d) gada laikā veiktie pasākumi;

e) ierosinājumi perona pārbaužu sistēmas papildu uzlabojumiem; un

f) pielikumi ar pārbaužu sarakstiem, iedalot tās grupās atbilstīgi ekspluatācijas valstij, gaisa kuģu tipam, ekspluatantam un katrā pozīcijā veikto pārbaužu skaitam.

▼B

ARO.RAMP.160 Sabiedrības informēšana un informācijas aizsardzība

a) Saskaņā ARO.RAMP.105. un ARO.RAMP.145. punktu saņemto informāciju dalībvalstis izmanto vienīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu nolūkā, un to attiecīgi aizsargā.

b) Reizi gadā Aģentūra publicē un dara sabiedrībai pieejamu apkopotās informācijas ziņojumu, kurā ir iekļauta saskaņā ar ARO.RAMP.145. punktu saņemtās informācijas analīze. Ziņojumam jābūt vienkāršam un viegli saprotamam, un informācijas avots nav jānorāda.

▼**M20**

I papildinājums

DEKLARĀCIJA

atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju

Ekspluatants

Nosaukums:

Vieta, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, vieta, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā dzīvo, un vieta, no kuras tiek vadīta darbība:

Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:

Gaisa kuģu ekspluatācija

Ekspluatācijas sākuma datums vai datums, no kura piemēro izmaiņas:

Informācija par gaisa kuģi, ekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju[1]:

Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:

Gaisa kuģa *MSN*[2]	Gaisa kuģa tips	Gaisa kuģa reģistrācija[3]	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veids(-i)[4]	Organizācija, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību[5]

Ekspluatants pirms šādas ekspluatācijas saņem iepriekšēju apstiprinājumu[6] vai īpašu apstiprinājumu[7] konkrētai ekspluatācijai.

Attiecīgā gadījumā informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem (attiecīgā gadījumā pievienot sarakstu ar īpašiem apstiprinājumiem, tostarp īpašiem apstiprinājumiem, ko piešķīrusi trešā valsts).

Attiecīgā gadījumā informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (pievienot atļauju(-as))

Attiecīgā gadījumā alternatīvo līdzekļu saraksts (*AltMoC*) atbilstības panākšanai ar atsaucēm uz *AMC*, kurus tie aizstāj (pievienot *AltMoC*).

Paziņojumi

☐ Ekspluatants atbilst un arī turpmāk atbildīs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām.

☐ Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atbilst prasībām, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumā (Part-ORO), V pielikumā (Part-SPA), VI pielikumā (Part-NCC) vai VIII pielikumā (Part-SPO), un visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem, kā noteikts III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.110. punkta b) apakšpunktā.

☐ Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir derīgs lidojumderīguma sertifikāts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012, vai tie atbilst īpašām lidojumderīguma prasībām, kas piemērojamas trešā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem, uz kuriem attiecas nomas līgums.

☐ Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir apliecība saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.FC.100. punkta c) apakšpunktā, un attiecīgā gadījumā salona apkalpes locekļi ir apmācīti saskaņā ar III pielikuma (Part-ORO) CC apakšiedaļu.

▼**M20**

☐ Attiecīgā gadījumā ekspluatants īsteno un pierāda atbilstību atzītam nozares standartam. Atsauce uz standartu: Sertifikācijas struktūra: Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:
☐ Ekspluatants paziņos kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautajos un tai pielikumā pievienotajos *AltMoC* sarakstos un tajos ietvertajā informācijā tā, kā prasīts III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.120. punkta a) apakšpunktā.
☐ Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.
Datums un atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts.

(1) Ja nav pietiekami daudz vietas, lai nepieciešamo informāciju norādītu deklarācijā, informāciju norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.

(2) Ražotāja sērijas numurs.

(3) Ja gaisa kuģis arī ir reģistrēts gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) turētājam, norāda *AOC* turētājam piešķirto *AOC* numuru.

(4) "Ekspluatācijas veids(-i)" ir veids, kādā šo gaisa kuģi ekspluatē, piemēram, nekomerciāla ekspluatācija un specializēta ekspluatācija, piemēram, aerofotografēšanas lidojumi, reklāmas no gaisa lidojumi, ziņu mediju lidojumi, televīzijas un filmu lidojumi, izpletņlēkšana, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi.

(5) Informācijā par organizāciju, kas ir atbildīga par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, tās adresi un apstiprinājuma atsauci.

(6) a) ekspluatācija ar jebkādu bojātu obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) instrumentu, iekārtu, komponentu vai funkciju (ORO.MLR.105. punkta b), f) un j) apakšpunkts, NCC.IDE.A.105., NCC.IDE.H.105., SPO.IDE.A.105. un SPO.IDE.H.105. punkts).

b) ekspluatācija, kurai vajadzīga iepriekšēja atļauja vai apstiprinājums, tostarp visa šāda ekspluatācija:
- specializētai ekspluatācijai – trešā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšana ar apkalpi un nomāšana bez apkalpes (ORO.SPO.100. punkta c) apakšpunkts);
- paaugstināta riska komerciāla specializēta ekspluatācija (ORO.SPO.110. punkts);
- nekomerciāla ekspluatācija ar gaisa kuģi, kura *MOPSC* ir vairāk par 19, ko veic bez salona apkalpes locekļa (ORO.CC.100. punkta d) apakšpunkts);
- tādu *IFR* ekspluatācijas minimumu izmantošana, kas ir zemāki par valsts publicētajiem (NCC.OP.110. punkts un SPO.OP.110. punkts);
- degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties (NCC.OP.157. punkts);
- specializēta ekspluatācija (*SPO*) bez skābekļa virs 10 000 pēdām (SPO.OP.195. punkts).

(7) ekspluatācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (Part-SPA), ieskaitot B apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT VEIKTSPĒJAS NAVIGĀCIJU (*PBN*)", C apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA, IEVĒROJOT NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS MINIMĀLĀS SPECIFIKĀCIJAS (*MNPS*)", D apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA GAISA TELPĀ AR SAMAZINĀTU VERTIKĀLĀS DISTANCĒŠANAS MINIMUMU (*RVSM*)", E apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA SLIKTAS REDZAMĪBAS APSTĀKĻOS (*LVO*)", G apakšdaļu "BĪSTAMU IZSTRĀDĀJUMU PĀRVADĀJUMI", K apakšdaļu "HELIKOPTERU LIDOJUMI ATKLĀTĀ JŪRĀ" un M apakšdaļu "ELEKTRONISKĀS LIDOJUMU DATU PĀRVALDĪBAS IERĪCES (*EFB*)".

▼**M21**

II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS **(piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)**				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija Tālrunis ([1]): _____; Fakss: _____; E-pasts: _____				
AOC ([2]):	Ekspluatanta nosaukums ([3])		Datums ([4]):	Paraksts:
	Veic komercdarbību kā (komercnosaukums):			
Ekspluatācijas specifikāciju Nr.:				
Gaisa kuģa modelis ([5]): Reģistrācijas zīmes ([6]):				
Ekspluatācijas veidi: komerciāli gaisa pārvadājumi ☐ Pasažieru ☐ Kravas ☐ Citi ([7]): _____				
Ekspluatācijas apgabals ([8]):				
Īpaši ierobežojumi ([9]):				
Speciālie apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ([10])	Piezīmes
Bīstamās kravas	☐	☐		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos				
Pacelšanās	☐	☐	*RVR* ([11]):.. m	
Nolaišanās un nosēšanās	☐	☐	*CAT* ([12]).… *DA/H*: pēdas, *RVR*:.. m	
Ekspluatācijas kredīti	☐	☐	*CAT* ([13]).…. *DA/H*: pēdas, *RVR*:.. m	
RVSM ([14]) ☐Neattiecas	☐	☐		
ETOPS ([15]) ☐Neattiecas	☐	☐	Maksimālais novirzes laiks ([16]): min.	
PBN darbību kompleksās navigācijas specifikācijas ([17])	☐	☐		([18])
Navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas	☐	☐		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (*SET-IMC*)	☐	☐	([19])	
Helikopteru ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	☐	☐		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	☐	☐		
Helikopteru ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	☐	☐		

▼**M21**

Helikopteru lidojumi atklātā jūrā	□	□		
Salona apkalpes apmācība ([20])	□	□		
CC atestāta izdošana ([21])	□	□		
B tipa *EFB* lietotņu izmantošana	□	□	([22])	
Lidojumderīguma uzturēšana	□	□	([23])	
Citi ([24])				

([1]) Kompetentās iestādes kontakttālruņa numurs ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, kā arī faksa numuru, ja ir.
([2]) Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numuru.
([3]) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un ekspluatanta 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* piešķirto apzīmējumu, kas ietver gaisa kuģa ražotāju, modeli un sērijas numuru vai atsauces sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).
([6]) Reģistrācijas zīmes ir norādītas vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi. Ja uz attiecīgo gaisa kuģa modeli neattiecas visi speciālie apstiprinājumi, 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 slejā norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma tipa vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstīgos kritērijus).
([11]) Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās *RVR* metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.
([12]) Norāda piemērojamo precīzas nolaišanās kategoriju: *CAT II* vai *CAT III*. Norāda minimālo *RVR* metros un *DH* pēdās. Katrai nolaišanās kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
([13]) Norāda piemērojamo ekspluatācijas kredītu: *SA CAT I*, *SA CAT II*, *EFVS*, u. c. Norāda minimālo *RVR* metros un *DH* pēdās. Katram ekspluatācijas kredītam izmanto atsevišķu rindu.
([14]) Lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja maksimālais mākoņu apakšējās robežas augstums gaisa kuģim ir zem *FL290*.
([15]) Palielināta tāluma lidojumi (*ETOPS*) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir mazāk vai vairāk nekā divi dzinēji.
([16]) Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.
([17]) Veiktspējas navigācija (*PBN*): katram kompleksas *PBN* speciālajam apstiprinājumam (piemēram, *RNP AR APCH*) izmanto atsevišķu rindu; ailē "Specifikācija" vai ailē "Piezīmes", vai abās ailēs norāda atbilstīgos ierobežojumus. Procedūrai specifiski apstiprinājumi konkrētām *RNP AR APCH* procedūrām var būt norādīti vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.
([18]) Norāda, vai speciālais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem vai lidlaukiem, vai abiem.
([19]) Norāda konkrēto gaisa kuģa korpusa vai dzinēja kombināciju.
([20]) 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.
([21]) Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (*Part-CC*).
([22]) Norāda B tipa *EFB* lietotņu sarakstu un *EFB* aparatūras atsauci (pārnēsājamām *EFB*). Šis saraksts ir ietverts vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.
([23]) Par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu atbildīgās personas vārds un uzvārds vai organizācijas nosaukums un atsauce uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (*Part-M*) G apakšdaļu.
([24]) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsskrējiena nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, samazināta vajadzīgā nosēšanās distance, 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, palielinātu sānsveres leņķu izmantošana, maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez *ETOPS* apstiprinājuma).

▼**M15**

III papildinājums

Īpašo apstiprinājumu saraksts

Nekomerciālai ekspluatācijai

Specializēta ekspluatācija

(atbilstoši nosacījumiem, kas norādīti apstiprinājumā un ietverti lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai pilota darbības rokasgrāmatā)

Izdevējiestāde ([1])		
Īpašo apstiprinājumu saraksts # ([2]): Ekspluatanta nosaukums: Datums ([3]): Paraksts:		
Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes ([4]):		
Specializētas ekspluatācijas veidi (*SPO*) attiecīgā gadījumā: □ ([5])…		
Īpašie apstiprinājumi ([6]):	Specifikācija ([7])	Piezīmes
…		
…		
…		
…		

([1]) Norādīt nosaukumu un kontaktinformāciju.
([2]) Norādīt attiecīgo numuru.
([3]) Konkrēto apstiprinājumu izdošanas datums (dd.mm.gggg.) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
([4]) Norādīt Komerciālās aviācijas drošības grupas (*Commercial Aviation Safety Team – CAST*)/*ICAO* piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsauces sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*). *CAST/ICAO* taksonomija ir pieejama šādā tīmekļa vietnē: http://www.intlaviationstandards.org/
Reģistrācijas zīmes ir uzskaitītas vai nu Īpašo apstiprinājumu sarakstā, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā minētajā gadījumā Īpašo apstiprinājumu sarakstā dod atsauci uz ekspluatācijas rokasgrāmatas attiecīgo lapu.
([5]) Norādiet darbības veidu, piemēram, lauksaimniecību, būvniecību, fotografēšanu, uzmērīšanu, novērošanu un patrulēšanu, gaisa reklāmu, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumus.
([6]) Šajā slejā uzskaitīt visas apstiprinātās operācijas, piemēram, bīstami izstrādājumi, *LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO*.
([7]) Šajā slejā uzskaitīt katra apstiprinājuma maksimāli pieļaujamos kritērijus, piemēram, lēmuma pieņemšanas augstumu un II kategorijas *RVR* obligātos nosacījumus.

EASA 140. veidlapa – 2. izdevums

▼**M15**

IV papildinājums

ATĻAUJA PAAUGSTINĀTA RISKA KOMERCIĀLAI SPECIALIZĒTAI EKSPLUATĀCIJAI	
Izdevējiestāde ([1]): Atļaujas Nr. ([2]):	
Ekspluatanta nosaukums ([3]): Ekspluatanta adrese ([4]): Tālrunis ([5]): Fakss: E-pasts:	
Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes ([6]):	
Atļautā specializētā ekspluatācija ([7]):	
Apgabals vai ekspluatācijas vieta, kur šāda ekspluatācija atļauta ([8]):	
Īpaši ierobežojumi ([9]):	
Ar šo tiek apstiprināts, ka … ir atļauts veikt paaugstināta riska komerciālu specializētu ekspluatāciju saskaņā ar šo atļauju, ekspluatanta standarta ekspluatācijas procedūrām, Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumu un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem.	
Izdošanas datums ([10]):	Vārds, uzvārds un paraksts ([11]): Amats:

([1]) Kompetentās iestādes nosaukums un kontaktinformācija
([2]) Norāda saistīto atļaujas numuru.
([3]) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".
([4]) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.
([5]) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruņa un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
([6]) Norādīt Komerciālās aviācijas drošības grupas (*Commercial Aviation Safety Team – CAST*)/*ICAO* piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsauces sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*). *CAST/ICAO* taksonomija ir pieejama šādā tīmekļa vietnē: http://www.intlaviationstandards.org. Reģistrācijas zīmes ir uzskaitītas vai nu Īpašo apstiprinājumu sarakstā, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā minētajā gadījumā Īpašo apstiprinājumu sarakstā dod atsauci uz ekspluatācijas rokasgrāmatas attiecīgo lapu.
([7]) Norādiet darbības veidu, piemēram, lauksaimniecību, būvniecību, fotografēšanu, uzmērīšanu, novērošanu un patrulēšanu, gaisa reklāmu, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumus.
([8]) Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us) vai vietu(-as), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai lidojuma informācijas reģionu vai valstu un reģionu robežas).
([9]) Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).
([10]) Atļaujas izdošanas datums (dd.mm.gggg.).
([11]) Kompetentās iestādes pārstāvja amats, vārds, uzvārds un paraksts. Atļauju var apzīmogot ar oficiālu zīmogu.

EASA 151. veidlapa – 2. izdevums

_____

▼B

III PIELIKUMS

ORGANIZĀCIJAS PRASĪBAS GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJAI

[PART-ORO]

ORO.GEN.005 Darbības joma

▼M4

Šajā pielikumā noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantam, veicot:

a) komerciālus gaisa pārvadājumus (*CAT*);

b) komerciālus specializētu ekspluatāciju;

c) nekomerciālu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju;

d) nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju.

▼B

GEN APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

I SADAĻA

Vispārīga informācija

ORO.GEN.105 Kompetentā iestāde

Interpretējot šo pielikumu, kompetentā iestāde, kas īsteno to ekspluatantu uzraudzību, uz kuriem attiecas sertifikācijas ►M1 vai deklarēšanas ◄ pienākums ►M4 vai specializētas ekspluatācijas atļauja ◄, ekspluatantiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī, ir šīs dalībvalsts izraudzīta iestāde.

ORO.GEN.110 Ekspluatanta atbildība

▼M4

a) Ekspluatants ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju attiecīgi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu, attiecīgajām šā pielikuma prasībām un saskaņā ar tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (*AOC*) vai specializēto ekspluatācijas atļauju (*SPO* atļauju), vai deklarāciju.

▼B

b) Visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem.

c) Ekspluatants izveido un uztur sistēmu visu to lidojumu operatīvas kontroles nodrošināšanai, kurus veic atbilstīgi šā ekspluatanta apliecības ►M4 , *SPO* atļaujas ◄►M1 vai deklarācijas ◄ noteikumiem.

d) Ekspluatants nodrošina, ka viņa gaisa kuģi ir attiecīgi aprīkoti un ka to apkalpes locekļi ir attiecīgi kvalificēti, lai atbilstu prasībām attiecībā uz konkrēto ekspluatācijas jomu un tipu.

e) Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti ekspluatācijā uz zemes vai lidojumu ekspluatācijā, ir atbilstoši instruēti, ir apliecinājuši savas spējas, pildot attiecīgos pienākumus, un apzinās savus pienākumus un šādu pienākumu saistību ar ekspluatāciju kopumā.

▼M5

f) Ekspluatants izstrādā procedūras un instrukcijas katra gaisa kuģa tipa drošai ekspluatācijai, ietverot tajās uz zemes atrodošos darbinieku pienākumus, kā arī apkalpes locekļu pienākumus, veicot visdažādākās darbības uz zemes un lidojumos. Saskaņā ar minētajām procedūrām un instrukcijām apkalpes locekļiem kritiskajos lidojuma posmos tiek uzdots veikt tikai tās darbības, kas nepieciešamas drošai gaisa kuģa ekspluatācijai. Iekļauj arī procedūras un instrukcijas par sterilu lidojuma apkalpes nodalījumu.

▼B

g) Ekspluatants nodrošina to, lai visi darbinieki zinātu, ka viņiem ir jāievēro to valstu, kurās tiek veiktas ekspluatācijas darbības, tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi.

▼M15

h) Ekspluatants izstrādā kontrolsarakstu katram gaisa kuģa tipam, kas apkalpes locekļiem jāizmanto visos lidojuma posmos normālos, ārkārtas un avārijas apstākļos, lai nodrošinātu, ka darbības rokasgrāmatā tiek ievērotas ekspluatācijas procedūras. Veidojot un lietojot kontrolsarakstus, ievēro cilvēkfaktoru principus un ņem vērā projekta apstiprinājuma turētāja jaunāko attiecīgo dokumentāciju.

▼B

i) Ekspluatants precizē lidojuma plānošanas procedūras nolūkā garantēt drošu lidojuma norisi, pamatojoties uz gaisa kuģa veiktspējas apsvērumiem, citiem ekspluatācijas ierobežojumiem un attiecīgajiem gaidāmajiem apstākļiem paredzētajā maršrutā un lidlaukos vai attiecīgajās ekspluatācijas vietās. Šīs procedūras iekļauj lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M10

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.

▼M14

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

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

2) viendzinēja helikopters, kas nav komplekss helikopters ar dzinēju un kura *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, 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.GEN.115 ►M4 Pieteikšanās *AOC* saņemšanai ◄

a) Uz ekspluatanta apliecības ►M4 gaisa kuģa ◄ saņemšanu vai uz grozījumiem jau izdotā apliecībā piesakās tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamās prasības.

b) Pretendenti uz sākotnējo apliecību iesniedz kompetentajai iestādei dokumentus, kas pierāda, kā pretendenti izpildīs Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos paredzētās prasības. Šajos dokumentos jāapraksta procedūra, kā tiks pārvaldītas izmaiņas, kam nevajag iepriekšēju apstiprinājumu, un kā par šīm izmaiņām tiks paziņots kompetentajai iestādei.

▼B

ORO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai

a) Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

b) Ja ekspluatants, uz kuru attiecas sertifikācija, vēlas izmantot Aģentūras pieņemtajiem attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai (*AMC*) alternatīvus līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, pirms šo līdzekļu īstenošanas organizācijai kompetentajā iestādē ir jāiesniedz pilns apraksts par šiem alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai. Aprakstā jāiekļauj visas izmaiņas, kas izdarītas rokasgrāmatās vai procedūrās un kas var būt būtiskas, kā arī novērtējums, kas pierāda, ka tiek ievēroti īstenošanas noteikumi.

Alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai ekspluatants var īstenot pēc tam, kad saņemta iepriekšēja atļauja no kompetentās iestādes un saņemts informatīvs paziņojums saskaņā ar ARO.GEN.120. punkta d) apakšpunktu.

▼M1

c) Ekspluatants, kuram prasīts deklarēt savu darbību, paziņo kompetentajai iestādei to alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu sarakstu, kurus tas izmanto, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.

▼M4

d) Ja ekspluatants, kam ir *SPO* atļauja, vēlas izmantot alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai, tas ievēro b) apakšpunktu ikreiz, kad šādi alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai ietekmē standarta ekspluatācijas procedūras, kas ir minētās atļaujas daļa, un ievēro c) apakšpunktu attiecībā uz to šā ekspluatanta deklarēto tā organizācijas un ekspluatācijas daļu.

▼B

ORO.GEN.125 ►M4 Apstiprināšanas noteikumi un *AOC* turētāja tiesības ◄

Sertificētam ekspluatantam jāievēro darbības joma un tiesības, kas noteiktas ekspluatanta apliecībai pievienotajās ekspluatācijas specifikācijās.

ORO.GEN.130 ►M4 Izmaiņas saistībā ar *AOC* turētāju ◄

a) Par visām izmaiņām, kas attiecas uz

1) ekspluatanta apliecības darbības jomu vai ekspluatācijas specifikācijām; vai arī

2) jebkādiem ekspluatanta pārvaldības sistēmas elementiem, kā noteikts ORO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. punktā,

ir jāsaņem iepriekšējs kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Attiecībā uz izmaiņām, par kurām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem ir jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums, ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu uz apstiprinājumu un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu apstiprinājumu. Pieteikumu iesniedz pirms šo izmaiņu veikšanas, lai kompetentā iestāde varētu izvērtēt, vai izmaiņas atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un vajadzības gadījumā grozīt ekspluatanta apliecību un tai pievienotos attiecīgos apstiprināšanas noteikumus.

Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus nepieciešamos dokumentus.

▼B

Izmaiņas drīkst īstenot tikai pēc tam, kad saskaņā ar ARO.GEN.330. punktu no kompetentās iestādes ir saņemts oficiāls apstiprinājums.

Veicot izmaiņas, ekspluatants darbojas saskaņā ar kompetentās iestādes nosacījumiem, kā piemērojams.

c) Visas izmaiņas, kas nav iepriekš jāapstiprina, ir jāveic un par tām kompetentajai iestādei jāpaziņo, kā noteikts kompetentās iestādes apstiprinātajā procedūrā saskaņā ar ARO.GEN.310. punkta c) apakšpunktu.

ORO.GEN.135 ►M4 *AOC* derīguma uzturēšana ◄

▼M15

a) Ekspluatanta sertifikāts ir derīgs, ja ir izpildīti visi šie nosacījumi:

1) ekspluatants joprojām atbilst Regulas (ES) 2018/1139 un tās deleģēto un īstenošanas aktu attiecīgajām prasībām, ņemot vērā noteikumus, kas saistīti ar šā pielikuma ORO.GEN.150. punktā izklāstīto konstatējumu apstrādi;

2) kompetentajai iestādei tiek nodrošināta piekļuve šā pielikuma ORO.GEN.140. punktā definētajam ekspluatantam, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību attiecīgajām Regulas (ES) 2018/1139 un tās deleģēto un īstenošanas aktu prasībām;

3) apliecība nav nodota vai atsaukta.

▼B

b) Pēc apliecības atsaukšanas vai atteikšanās no apliecības tā nekavējoties jānodod atpakaļ kompetentajai iestādei.

ORO.GEN.140 Piekļuve

▼M15

a) Lai noteiktu atbilstību attiecīgajām Regulas (ES) 2018/1139 un tās deleģēto un īstenošanas aktu prasībām, ekspluatants katrā laikā nodrošina piekļuvi jebkurām telpām, gaisa kuģim, dokumentiem, ierakstiem, datiem, procedūrām vai jebkuriem citiem materiāliem, kas saistīti ar tā darbību, uz ko attiecas sertifikācija, *SPO* atļauja vai *SPO* deklarācija, neatkarīgi no tā, vai par to ir līgums ar kādu personu, ko apstiprinājusi viena no minētajām iestādēm:

1) kompetentā iestāde, kas definēta šīs regulas III pielikuma ORO.GEN.105. punktā;

2) iestāde, kas rīkojas saskaņā ar šīs regulas II pielikuma ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunkta, ARO.GEN.300. punkta e) apakšpunkta vai RAMP apakšdaļas noteikumiem.

▼B

b) Piekļuve gaisa kuģiem, kas minēta a) apakšpunktā, ►M4 *CAT* gadījumā, ◄ ir arī iespēja iekļūt gaisa kuģī un tajā uzturēties lidojuma laikā, izņemot tad, ja drošības apsvērumu dēļ komandieris pieņem pretēju lēmumu attiecībā uz piekļuvi lidojuma apkalpes nodalījumam saskaņā ar CAT.GEN.MPA.135. punktu.

ORO.GEN.150 Konstatējumi

Saņemot paziņojumu par konstatējumiem, ekspluatants:

a) nosaka neatbilstības galveno iemeslu;

b) izstrādā koriģējošo pasākumu plānu; un

c) veic koriģējošas darbības kompetentajai iestādei pieņemamā veidā un laika periodā, kuru kompetentā iestāde noteikusi saskaņā ar ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunktu.

▼B

ORO.GEN.155 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants īsteno:

a) visus drošības pasākumus, kuru īstenošanu kompetentā iestāde tam uzdevusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un

b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp lidojumderīguma direktīvām.

ORO.GEN.160 Ziņošana par notikumiem

▼M15

a) Ekspluatants kompetentajai iestādei un citām ekspluatanta valsts noteiktajām organizācijām sniedz informāciju par visiem negadījumiem, nopietniem incidentiem vai notikumiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 ([1]) un Regulā (ES) Nr. 376/2014.

▼M2

b) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatants kompetentajai iestādei un par gaisa kuģa projektu atbildīgajai organizācijai paziņo par visiem incidentiem, nepareizu darbību, tehniskiem defektiem, tehnisko ierobežojumu pārsniegšanu un notikumiem, kas liecina par datos par piemērotību ekspluatācijai, kas sagatavoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, ietvertu neprecīzu, nepilnīgu vai neskaidru informāciju vai par citiem nestandarta apstākļiem, kas ir apdraudējuši vai var apdraudēt gaisa kuģa drošu ekspluatāciju un kas nav izraisījuši negadījumus vai nopietnus incidentus.

▼M15

c) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 un Regulas (ES) Nr. 376/2014 noteikumus, a), b) un c) apakšpunktā minētos ziņojumus sagatavo tādā formā un veidā, kādu noteikusi kompetentā iestāde, un tajos jābūt visai attiecīgajai informācijai par apstākļiem, kādi zināmi ekspluatantam.

▼B

d) Ziņojumi jāsniedz iespējami drīz, bet ne vēlāk kā 72 stundu laikā no brīža, kad ekspluatants konstatējis konkrētos apstākļus, par kuriem tiek ziņots, ja nav izņēmuma situācija, kas neļauj to izdarīt.

e) Vajadzības gadījumā ekspluatants sagatavo papildu ziņojumu ar līdzīgu notikumu turpmākai novēršanai plānoto darbību sīku aprakstu, tiklīdz ir noteiktas šādas darbības. Ziņojums jāsagatavo tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde.

II SADAĻA

Pārvaldība

ORO.GEN.200 Pārvaldības sistēma

a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kurā ir šādi elementi:

1) skaidri noteikti atbildības un pakļautības virzieni visā ekspluatanta struktūrā, tostarp tieša pakļautība atbildīgajam vadītājam drošības jautājumos;

2) ekspluatanta vispārējās drošības noteikumu un principu apraksts saskaņā ar drošības politiku;

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.).

▼B

3) ar ekspluatanta darbību saistīto aviācijas apdraudējuma faktoru noteikšana, to novērtēšana un saistīto risku vadība, tostarp darbības riska mazināšanai, un to efektivitātes pārbaude;

4) uzdevumu veikšanai nepieciešamās personāla apmācības un kompetences uzturēšana;

5) visu pārvaldības sistēmas galveno procesu dokumentēšana, tostarp procesi darbinieku informēšanai par viņu pienākumiem un procedūra dokumentācijas grozīšanai;

6) funkcija, ar kuru pārraudzīt ekspluatanta atbilstību attiecīgajām prasībām. Atbilstības pārraudzība ietver atgriezeniskās saites sistēmu, ar kuru atzinumus paziņot atbildīgajam vadītājam, lai pēc vajadzības nodrošinātu koriģējošo darbību lietpratīgu īstenošanu; un

7) visas šā pielikuma vai citu piemērojamo pielikumu attiecīgajās apakšdaļās noteiktās papildu prasības.

b) Pārvaldības sistēmai jāatbilst ekspluatanta lielumam un tā darbību sarežģītībai, ņemot vērā ar šīm darbībām saistītos apdraudējumus un riskus.

▼M4

ORO.GEN.205 Ar līgumu nodotās darbības

▼M15

a) Slēdzot līgumu vai iegādājoties jebkurus pakalpojumus vai produktus kā daļu no savas darbības, ekspluatants nodrošina, ka:

1) nolīgtie vai nopirktie pakalpojumi vai produkti atbilst piemērojamajām prasībām;

2) ekspluatanta vadības sistēma ņem vērā aviācijas drošības apdraudējumus, kas saistīti ar nolīgtajiem vai iegādātajiem pakalpojumiem vai produktiem.

▼M4

b) Ja sertificētais ekspluatants vai *SPO* atļaujas turētājs slēdz līgumu, lai daļu no savām darbībām uzticētu citai organizācijai, kas saskaņā ar šo daļu nav sertificēta šādu darbību veikšanai vai kurai nav atļaujas šādu darbību veikšanai, nolīgtā organizācija darbojas ar ekspluatanta apstiprinājumu. Pasūtītāja organizācija nodrošina, ka kompetentā iestāde var piekļūt nolīgtajai organizācijai, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām.

▼B

ORO.GEN.210 Prasības personālam

a) Ekspluatants norīko atbildīgo vadītāju, kas ir pilnvarots nodrošināt, lai visām darbībām būtu finansējums un tās tiktu veiktas saskaņā ar piemērojamām prasībām. Atbildīgais vadītājs atbild par efektīvas pārvaldības sistēmas izveidi un uzturēšanu.

b) Ekspluatants norīko personu vai personu grupu, kas gādā par ekspluatanta pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām. Šī(-s) persona(-as) ir tieši pakļauta(-as) atbildīgajam vadītājam.

c) Ekspluatantam jābūt pietiekami daudz kvalificētiem darbiniekiem, lai plānotos uzdevumus un darbības varētu veikt saskaņā ar piemērojamām prasībām.

d) Ekspluatants uztur attiecīgu uzskaiti par pieredzi, kvalifikāciju un apmācību, lai pierādītu atbilstību c) apakšpunktam.

e) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki pārzina ar savu pienākumu izpildi saistītos noteikumus un procedūras.

▼B

ORO.GEN.215 Prasības attiecībā uz telpām

Ekspluatantam ir jābūt telpām, kur visus ieplānotos uzdevumus un darbības var veikt un vadīt saskaņā ar piemērojamām prasībām.

ORO.GEN.220 Uzskaite

a) Ekspluatants izveido dokumentu uzskaites sistēmu, lai atbilstīgi uzglabātu un uzticami izsekotu visas izstrādātās darbības, īpaši visus ORO.GEN.200. punktā norādītos elementus.

b) Uzskaites dokumentu formāts ir noteikts ekspluatanta procedūrās.

c) Dokumenti jāuzglabā tā, lai tos pasargātu no bojājumiem, izmaiņām un zādzībām.

▼M15

III SADAĻA

Papildu organizatoriskās prasības

ORO.GEN.310. punkts AOC norādītie gaisa kuģa nekomerciālai ekspluatācijai un specializētai ekspluatācijai

a) Ekspluatanta apliecībā (*AOC*) uzskaitītie gaisa kuģi var palikt *AOC*, ja tie tiek ekspluatēti šādās situācijās:

1) ekspluatē *AOC* turētājs pats specializētos pārvadājumos saskaņā ar VIII pielikumu (Part-SPO);

2) ekspluatē citi ekspluatanti nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar gaisa kuģiem ar dzinēju vai specializētiem pārvadājumiem, ko veic saskaņā ar VI pielikumu (Part-NCC), VII pielikumu (Part-NCO) vai VIII pielikumu (Part-SPO), ar nosacījumu, ka gaisa kuģi izmanto nepārtrauktā laikposmā, kas nepārsniedz 30 dienas.

b) Ja gaisa kuģis tiek izmantots saskaņā ar a) apakšpunkta 2) punkta noteikumiem, tad *AOC* turētājs, kas nodrošina gaisa kuģi, un ekspluatants, kas izmanto gaisa kuģi, nosaka procedūru:

1) skaidri norāda, kurš ekspluatants atbild par katra lidojuma darbības kontroli, un apraksta, kā operatīvā vadība tiek sadalīta abu starpā;

2) apraksta gaisa kuģa nodošanas procedūru pēc tā atgriešanās pie *AOC* turētāja.

Šo procedūru iekļauj katra ekspluatanta rokasgrāmatā vai līgumā, kurš noslēgts starp *AOC* turētāju un ekspluatantu, kas izmanto gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunkta 2) punktu. AOC turētājs izveido šāda līguma paraugu. Attiecībā uz šo līgumu uzskaiti piemēro ORO.GEN.220. punktu.

AOC turētājs un ekspluatants, kas izmanto gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunkta 2) punktu, nodrošina, ka par procedūru tiek paziņots attiecīgajam personālam.

c) *AOC* turētājs iesniedz kompetentajai iestādei b) apakšpunktā minēto procedūru iepriekšējam apstiprinājumam.

AOC turētājs saskaņā ar ORO.GEN.130. punkta c) apakšpunktu ar kompetento iestādi vienojas par to, kādā veidā un cik bieži to informē par operatīvās kontroles nodošanu.

d) saskaņā ar a) apakšpunktu izmantoto gaisa kuģa pastāvīgo lidojumderīgumu pārvalda organizācija, kas atbild par *AOC* ietvertā gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.

▼M15

e) *AOC* turētājs, kas nodrošina gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunktu:

1) savā darbības rokasgrāmatā norāda attiecīgā gaisa kuģa reģistrācijas zīmes un ar šiem gaisa kuģiem veikto darbību veidu;

2) vienmēr informē un reģistrē visus ekspluatantus, kas veic gaisa kuģa darbības kontroli, jebkurā brīdī, līdz gaisa kuģis ir atdots atpakaļ *AOC* turētājam;

3) nodrošina, ka tā apdraudējuma identificēšana, riska novērtēšana un mazināšanas pasākumi attiecas uz visām ar šo gaisa kuģi veiktajām darbībām.

f) Attiecībā uz darbībām saskaņā ar VI pielikumu (Part-NCC) un VIII pielikumu (Part-SPO) ekspluatants, kas izmanto gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunktu, nodrošina, ka:

1) katrs lidojums, ko veic saskaņā ar tā operatīvo kontroli, ir reģistrēts gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā;

2) gaisa kuģu sistēmās vai konfigurācijā netiek veiktas izmaiņas;

▼M16

3) ka par jebkuru defektu vai tehnisku kļūmi, kas rodas, kad gaisa kuģis atrodas tā darbības kontrolē, tiek ziņots d) apakšpunktā minētajai organizācijai;

▼M15

4) *AOC* turētājs saņem visu ar gaisa kuģi veikto lidojumu ziņojumu kopijas, kas aizpildīti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1018 ([1]).

▼B

AOC APAKŠDAĻA

GAISA KUĢA EKSPLUATANTA SERTIFIKĀCIJA

ORO.AOC.100 Pieteikšanās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības saņemšanai

a) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 ([2]), pirms komerciālu gaisa ►M4 transporta darbību ◄ sākšanas ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) saņemšanai un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu apliecību.

▼M4

b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādas ziņas:

1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese, pasta adrese;

2) ierosināto ekspluatācijas darbību apraksts, tostarp to gaisa kuģu tips(-i) un skaits, kurus paredzēts ekspluatēt;

3) pārvaldības sistēmas, tostarp organizācijas struktūras, apraksts;

4) atbildīgā vadītāja vārds;

5) ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktā noteikto norīkoto personu vārds, uzvārds, kā arī viņu kvalifikācija un pieredze;

([1]) Komisijas 2015. gada 29. jūnija Īstenošanas regula (ES) 2015/1018, ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (OV L 163, 30.6.2015., 1. lpp.).

([2]) OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

▼M4

6) ORO.MLR.100. punktā noteiktās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas kopija;

7) paziņojums par to, ka visu kompetentajai iestādei nosūtīto informāciju pieteikuma iesniedzējs ir pārbaudījis un ka pieteikuma iesniedzējs ir konstatējis šīs informācijas atbilstību piemērojamajām prasībām.

c) Pieteikuma iesniedzēji kompetentajai iestādei pierāda:

▼M6

1) savu atbilstību visām piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā, šajā pielikumā (*Part-ORO*), šīs regulas IV (*Part-CAT*) un V pielikumā (*Part-SPA*) un Regulas (ES) 2015/640 ([1]) I pielikumā (26. daļa);

▼M7

2) ka visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 vai ka tie ir nomāti bez apkalpes saskaņā ar ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunktu, un

▼M4

3) ka viņa organizācija un pārvaldība ir piemērota un pareizi saskaņota ar ekspluatācijas mērogu un veidu.

▼B

ORO.AOC.105 Ekspluatācijas specifikācijas un *AOC* turētāja tiesības

Ekspluatanta tiesības, tostarp tās tiesības, kas piešķirtas saskaņā ar V pielikumu (*Part-SPA*), precizē apliecības ekspluatācijas specifikācijās.

ORO.AOC.110 Nomas līgumi

Jebkāda veida nomāšana

a) Neskarot Regulu (EK) Nr. 1008/2008, visiem nomāšanas līgumiem par gaisa kuģiem, ko izmanto saskaņā ar šo daļu sertificēts ekspluatants, ir nepieciešams kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums.

▼M7

b) Saskaņā ar šo daļu sertificētais ekspluatants nedrīkst nomāt gaisa kuģi, kas ir iekļauts ekspluatantu sarakstā, kuriem noteikti ekspluatācijas ierobežojumi, kas ir reģistrēts valstī, kuras uzraudzībā esošiem visiem ekspluatantiem noteikts darbības aizliegums, vai no ekspluatanta, kam noteikts darbības aizliegums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

▼M15

Noma ar apkalpi

c) Pieteikuma iesniedzējs, kas vēlas saņemt apstiprinājumu trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģa nomāšanai ar apkalpi, kompetentajai iestādei apliecina visu sekojošo:

1) trešās valsts ekspluatantam ir derīga *AOC*, kas izdota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 6. pielikumu;

2) trešās valsts ekspluatanta piemērotie drošības standarti attiecībā uz pastāvīgo lidojumderīgumu un gaisa kuģa ekspluatāciju atbilst piemērojamajām prasībām, kas noteiktas ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014 un šo regulu;

3) gaisa kuģim ir standarta *CofA*, kas izdota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 8. pielikumu;

([1]) Komisijas 2015. gada 23. aprīļa Regula (ES) 2015/640 par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 (OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp.).

▼M7

Nomāšana bez apkalpes

d) Pieteikuma iesniedzējs, kas vēlas saņemt apstiprinājumu trešā valstī reģistrēta gaisa kuģa nomāšanai bez apkalpes, kompetentajai iestādei apliecina, ka:

1) ir identificēta ekspluatācijas vajadzība, ko nevar apmierināt, nomājot ES reģistrētu gaisa kuģi;

2) šī nomāšana bez apkalpes nav ilgāka par septiņiem (7) mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā;

3) ir nodrošināta atbilstība piemērojamajām Regulas (ES) Nr. 1321/2014 prasībām, un

4) gaisa kuģis ir aprīkots atbilstoši ES regulām attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju.

▼B

Iznomāšana bez apkalpes

e) Saskaņā ar šo daļu sertificētam ekspluatantam, kas plāno iznomāt bez apkalpes vienu no saviem gaisa kuģiem, ir jāiesniedz pieteikums kompetentās iestādes iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanai. Pieteikumam pievieno plānotā nomāšanas līguma kopijas vai nomāšanas noteikumu aprakstu, izņemot vienošanās finanšu aspektus, un visus pārējos saistošos dokumentus.

Iznomāšana ar apkalpi

f) Pirms gaisa kuģa iznomāšanas ar apkalpi saskaņā ar šo daļu sertificētais ekspluatants to dara zināmu kompetentajai iestādei.

ORO.AOC.115 Kodu koplietošanas līgumi

a) Neskarot piemērojamās ES drošības prasības, kas noteiktas trešo valstu ekspluatantiem un gaisa kuģiem, saskaņā ar šo daļu sertificēts ekspluatants noslēdz vienošanos par kodu koplietošanu ar trešās valsts ekspluatantu tikai pēc tam, kad:

1) ir pārbaudījis, ka šis trešās valsts ekspluatants atbilst piemērojamajiem *ICAO* standartiem; un

2) ir iesniedzis kompetentajai iestādei dokumentētu informāciju, uz kuras pamata šī kompetentā iestāde var nodrošināt atbilstību ARO.OPS.105. punktam.

b) Īstenojot vienošanos par kodu koplietošanu, ekspluatants pārrauga un regulāri izvērtē, vai trešās valsts ekspluatants turpina nodrošināt atbilstību piemērojamajiem *ICAO* standartiem.

c) Saskaņā ar šo daļu sertificēts ekspluatants nepārdod un neizdod biļetes uz lidojumu, kuru ekspluatē trešās valsts ekspluatants, ja šim trešās valsts ekspluatantam ir noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005 vai ja tas nespēj uzturēt atbilstību piemērojamajiem *ICAO* standartiem.

ORO.AOC.120 Apstiprinājums nodrošināt salona apkalpes apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības

a) Ja ekspluatants vēlas nodrošināt apmācības kursu, kāds paredzēts ►M4 Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ V pielikumā (*Part-CC*), tas kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu apstiprinājumu. Šajā nolūkā pieteikuma iesniedzējs apliecina atbilstību apmācības kursu organizēšanas un satura prasībām, kas noteiktas minētā pielikuma CC.TRA.215. un CC.TRA.220. punktā, un dara zināmu kompetentajai iestādei šādu informāciju:

1) ieplānoto darbības sākšanas datumu;

2) instruktoru personas datus un viņu kvalifikāciju, kas saistīta ar organizētajā kursā aplūkojamajiem mācību priekšmetiem;

▼B

3) apmācības norises vietas(-u) nosaukumu(-us) un adresi(-es);

4) to iekārtu, apmācības metožu, rokasgrāmatu un uzskates materiālu aprakstu, ko paredzēts izmantot; un

5) apmācības kursa programmu un saistītās programmas.

b) Ja saskaņā ar ►M4 Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ VI pielikuma (*Part-ARA*) ARA.CC.200. punktu dalībvalsts nolemj, ka ekspluatanti var saņemt apstiprinājumu salona apkalpes locekļu apliecību izdošanai, attiecīgais pieteikuma iesniedzējs papildus a) apakšpunktā noteiktajam:

1) kompetentajai iestādei apliecina, ka:

i) organizācijai ir šā uzdevuma veikšanai nepieciešamā kapacitāte un ka tā ir apliecinājusi nepieciešamo atbildību;

ii) personāls, kas veic eksaminēšanu, ir attiecīgi kvalificēts un nav iesaistīts interešu konfliktos; un

2) paziņo procedūras un nosacījumus, kas ieviesti, lai

i) veiktu CC.TRA.220. punktā noteikto eksamināciju;

ii) izdotu salona apkalpes locekļu apliecības; un

iii) sniegtu kompetentajai iestādei visu attiecīgo informāciju un dokumentus, kas attiecas uz atestātiem, kas tiks izdoti, un šo atestātu turētājiem, lai kompetentā iestāde varētu veikt attiecīgu uzskaiti, uzraudzību un noteikt izpildes nodrošināšanas pasākumus.

c) Šā punkta a) un b) apakšpunktā minētos apstiprinājumus precizē ekspluatācijas specifikācijās.

▼M15

ORO.AOC.125 *AOC* turētāja gaisa kuģu, kuri iekļauti tā *AOC*, nekomerciālā ekspluatācija

a) *AOC* turētājs saskaņā ar VI pielikumu (Part-NCC) vai VII pielikumu (Part-NCO) var veikt nekomerciālas darbības ar gaisa kuģiem, kas uzskaitīti tā *AOC* vai ekspluatācijas rokasgrāmatā, ar nosacījumu, ka *AOC* turētājs šādus pasākumus sīki apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, iekļaujot:

1) norādi uz piemērojamām prasībām;

2) komerciālai ekspluatācijai un nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirību aprakstu;

3) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras;

b) *AOC* turētājs ievēro:

1) VIII pielikumu (Part-SPO), veicot tehniskās apkopes pārbaudes lidojumus ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju;

2) VII pielikumu (Part-NCO), veicot tehniskās apkopes pārbaudes lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju;

c) *AOC* turētājam, kas veic a) un b) apakšpunktā minētos lidojumus, nav prasīts iesniegt deklarāciju saskaņā ar šo pielikumu.

▼M15

d) *AOC* turētājs norāda lidojuma veidu, kā norādīts tās lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ar lidojumu saistītos dokumentos (ekspluatācijas lidojuma plāns, iekraušanas lapa un citi līdzvērtīgi dokumenti).

▼M7

ORO.AOC.130 Lidojuma datu pārraudzība lidmašīnām

a) Ekspluatants izveido un uztur lidojuma parametru uzraudzības programmu, kas integrēta pārvaldības sistēmā, lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir lielāka par 27 000 kg.

b) Lidojuma parametru uzraudzības programmu neizmanto sankciju piemērošanas nolūkā, un tai pienācīgi jānodrošina datu avota(-u) aizsardzība.

▼B

ORO.AOC.135 Prasības personālam

▼M15

a) Saskaņā ar ORO.GEN.210. punkta b) apakšpunktu ekspluatants ieceļ amatpersonas, kas atbild par pārvaldību un uzraudzību šādās jomās:

1) lidojuma operācijas;

2) apkalpes apmācība;

3) darbības uz zemes;

4) lidojumderīguma uzturēšana vai lidojumderīguma uzturēšanas vadības līgums attiecīgi saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.

▼B

b) *Darbinieku atbilstība un kompetence*

1) Ekspluatants pieņem darbā tādu darbinieku skaitu, kas ir pietiekams, lai nodrošinātu plānotās darbības uz zemes un lidojumus.

2) Visiem darbiniekiem, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti darbībās uz zemes un lidojumos:

i) jābūt atbilstīgi apmācītiem;

ii) jāpierāda spēja pildīt uzticētos pienākumus; un

iii) jāapzinās sava atbildība un savu pienākumu nozīme kopējā ekspluatācijas procesā.

c) *Darbinieku uzraudzība*

1) Ekspluatants, ņemot vērā sava uzņēmuma organizatorisko struktūru un darbinieku skaitu, ieceļ pietiekamu skaitu darbinieku, kas atbild par personāla uzraudzību.

2) Ekspluatants nosaka šo uzraudzītāju pienākumus un atbildības jomas, kā arī veic citus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šīs personas var pildīt savus uzraudzības pienākumus.

3) Lai nodrošinātu lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto standartu ievērošanu, apkalpes locekļu un ekspluatācijā iesaistīto darbinieku uzraudzību veic personas ar atbilstīgu pieredzi un zināšanām.

ORO.AOC.140 Prasības attiecībā uz iekārtām

Saskaņā ar ORO.GEN.215. punktu ekspluatants:

a) izmanto pienācīgas apkalpošanas uz zemes iekārtas, lai garantētu drošu tā ekspluatēto lidojumu apkalpošanu;

b) galvenajā ekspluatācijas bāzē izvieto ekspluatācijas palīglīdzekļus, kas ir piemēroti ekspluatācijas jomai un tipam; un

▼B

c) nodrošina, lai katrā ekspluatācijas bāzē pietiktu darba telpas tiem darbiniekiem, kuru darbība var ietekmēt lidojumu drošību. Jāņem vērā uz zemes esošā personāla, lidojumu vadībā, svarīgāko datu glabāšanā un uzrādīšanā, kā arī lidojuma apkalpju veiktajā lidojumu plānošanā iesaistīto darbinieku vajadzības.

ORO.AOC.150 Dokumentācijas prasības

a) Ekspluatants veic attiecīgus pasākumus, lai tiktu sagatavotas rokasgrāmatas un visi citi nepieciešamie dokumenti vai saistītie grozījumi.

b) Ekspluatants spēj bez kavēšanās izplatīt ekspluatācijas instrukcijas un citu informāciju.

▼M1

DEC APAKŠDAĻA

DEKLARĒŠANA

ORO.DEC.100 Deklarēšana

▼M4

Kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju ekspluatants, kuri iesaistīti nekomerciālā ekspluatācijā un nekomerciālā specializētā ekspluatācijā, un ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju:

▼M1

a) pirms pārvadājumu uzsākšanas sniedz kompetentajai iestādei visu būtisko informāciju, izmantojot veidlapu, kas ietverta šā pielikuma I papildinājumā;

b) paziņo kompetentajai iestādei izmantoto alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu sarakstu;

c) uztur atbilstību piemērojamām prasībām un deklarācijā sniegtajai informācijai;

d) nekavējoties paziņo kompetentajai iestādei par visām tā deklarācijas vai izmantoto atbilstības panākšanas līdzekļu izmaiņām, iesniedzot grozītu deklarāciju, izmantojot veidlapu, kas ietverta šā pielikuma I papildinājumā; un

e) informē kompetento iestādi, ja tas beidz darbību.

▼M4

SPO APAKŠDAĻA

KOMERCIĀLA SPECIALIZĒTA EKSPLUATĀCIJA

ORO.SPO.100 Kopīgās prasības ekspluatantiem, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju

a) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, papildus ORO.DEC.100. punkta prasībām ievēro arī ORO.AOC.135., ORO.AOC.140. un ORO.AOC.150. punktu.

b) Gaisa kuģim ir lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, vai tas ir nomāts saskaņā ar c) apakšpunktu.

▼M15

c) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, iegūst iepriekšēju kompetentās iestādes apstiprinājumu un ievēro šādus nosacījumus:

1) trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģa nomā ar apkalpi:

i) trešās valsts ekspluatanta piemērotie drošības standarti attiecībā uz pastāvīgo lidojumderīgumu un gaisa kuģa ekspluatāciju atbilst piemērojamajām prasībām, kas noteiktas ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014 ([1]) un šo regulu;

([1]) Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

▼M15

ii) trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģim ir standarta *CofA*, kas izdota saskaņā ar Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 8. pielikumu;

iii) šī noma ar apkalpi nav ilgāka par septiņiem mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā;

2) gaisa kuģa, kas reģistrēts trešā valstī, nomā bez apkalpes:

i) ir noteikta operatīva vajadzība, ko nevar apmierināt, nomājot Savienībā reģistrētu gaisa kuģi;

ii) šī noma ar apkalpi nav ilgāka par septiņiem mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā;

iii) trešās valsts gaisa kuģa drošības standarti attiecībā uz pastāvīgo lidojumderīgumu atbilst piemērojamajām prasībām, kas noteiktas ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014;

iv) gaisa kuģis ir aprīkots saskaņā ar VIII pielikumu (Part SPO).

▼M4

ORO.SPO.110 Atļauja paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas nodrošināšanai

a) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, iesniedz pieteikumu un saņem atļauju, kuru izdevusi ekspluatanta kompetentā iestāde, pirms tādas paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas sākšanas:

1) kuru veic virs apgabala, kurā ārkārtas situācijā, visticamāk, tiks apdraudēta trešo personu drošība uz zemes: vai

2) kas – kā to noteikusi tās vietas kompetentā iestāde, kurā šo ekspluatāciju veiks, – šīs ekspluatācijas īpašo iezīmju un tā apgabala iezīmju dēļ, kurā tā norisināsies, rada paaugstinātu risku, jo sevišķi trešām personām uz zemes.

b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādas ziņas:

1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese, pasta adrese;

2) pārvaldības sistēmas, tostarp organizācijas struktūras, apraksts;

3) ierosināto ekspluatācijas darbību apraksts, tostarp to gaisa kuģu tips(-i) un skaits, kurus paredzēts ekspluatēt;

4) riska novērtējuma dokumentācija un saistītās standarta ekspluatācijas procedūras, kas paredzētas SPO.OP.230. punktā;

5) paziņojums par to, ka ekspluatants ir pārbaudījis visu kompetentajai iestādei nosūtīto informāciju un to atzinis par atbilstīgu piemērojamajām prasībām.

c) Uz atļaujas saņemšanu vai tās grozījumiem piesakās tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamās prasības.

ORO.SPO.115 Izmaiņas

a) Jebkādu tādu izmaiņu ieviešanai, kas ietekmē izsniegtās atļaujas darbības tvērumu vai ekspluatāciju, kas atļauta, ir nepieciešams kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums. Lai ieviestu tādas izmaiņas, uz kurām sākotnējais riska novērtējums neattiecas, kompetentajai iestādei iesniedz grozītu riska novērtējumu un *SOP*.

▼M4

b) Pieteikumu uz apstiprinājumu vai izmaiņām apstiprinājumā iesniedz pirms šo izmaiņu veikšanas, lai kompetentā iestāde varētu izvērtēt, vai izmaiņas atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un vajadzības gadījumā atļauju grozīt. Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus nepieciešamos dokumentus.

c) Izmaiņas drīkst īstenot tikai pēc tam, kad saskaņā ar ARO.OPS.150. punktu no kompetentās iestādes ir saņemts oficiāls apstiprinājums.

d) Veicot izmaiņas, ekspluatants darbojas saskaņā ar kompetentās iestādes nosacījumiem, kā piemērojams.

ORO.SPO.120 Derīguma uzturēšana

a) Ekspluatants, kam ir specializētas ekspluatācijas atļauja, nodrošina atbilstību šajā atļaujā definētajam darbības tvērumam un tiesībām.

b) Ekspluatanta atļauja ir derīga, kamēr:

1) ekspluatants atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, ņemot vērā noteikumus par konstatējumu noformēšanu, kā precizēts ORO.GEN.150. punktā;

2) saskaņā ar ORO.GEN.140. punktu kompetentajai iestādei tiek nodrošināta piekļuve ekspluatantam, lai varētu izvērtēt ekspluatantu pastāvīgo atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu attiecīgajām prasībām; un

3) ekspluatants no atļaujas nav atteicies vai apliecība nav tikusi atsaukta.

c) Pēc atļaujas atsaukšanas vai atteikšanās no atļaujas tā nekavējoties jānodod atpakaļ kompetentajai iestādei.

▼B

MLR APAKŠDAĻA

ROKASGRĀMATAS, ŽURNĀLI UN REĢISTRI

ORO.MLR.100 Lidojumu veikšanas rokasgrāmata – vispārīga informācija

a) Ekspluatants izveido lidojumu veikšanas rokasgrāmatu (*OM*), kā noteikts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.b punktā.

▼M4

b) *OM* saturs atspoguļo prasības, kas izklāstītas attiecīgi šajā pielikumā, IV pielikumā (*Part-CAT*), V pielikumā (*Part-SPA*), VI pielikumā (*Part-NCC*) un VIII pielikumā (*Part-SPO*) un nav pretrunā nosacījumiem, kas iekļauti attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) ekspluatācijas specifikācijās, *SPO* atļaujā vai deklarācijā un tās īpašo apstiprinājumu sarakstā.

▼B

c) *OM* var izdot atsevišķās daļās.

d) Ekspluatants nodrošina, ka ikvienam ekspluatācijā iesaistītam darbiniekam ir ērti pieejams katrs tās *OM daļ*as eksemplārs, kas attiecas uz viņa pienākumiem.

e) *OM* regulāri atjaunina. Ekspluatants visus darbiniekus iepazīstina ar grozījumiem, kas attiecas uz viņu pienākumiem.

f) Ekspluatants katram apkalpes loceklim piešķir personīgu to *OM daļ*u eksemplāru, kas attiecas uz viņu pienākumiem. Katrs *OM* vai attiecīgo daļu turētājs ir atbildīgs par to, lai tās kopija būtu atjaunināta, tajā iekļaujot ekspluatanta izdarītos grozījumus vai labojumus.

▼B

g) *AOC* turētāju pienākumi:

1) pirms stājas spēkā plānotie grozījumi, par kuriem jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.115. punkta b) apakšpunktu un ORO.GEN.130. punkta c) apakšpunktu, ekspluatants tos nosūta kompetentajai iestādei; un

2) ja grozījumi attiecas uz tādām procedūrām, kurās ir pozīcijas, kas jāapstiprina saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, šo apstiprinājumu iegūst, pirms grozījums stājas spēkā.

▼M4

g1) Ciktāl tas attiecas uz *SPO* atļauju turētājiem, pirms jebkādu tādu grozījumu izdarīšanas, kuri ir saistīti ar standarta ekspluatācijas procedūrām, kas iekļautas atļaujā, pirms šādu grozījumu stāšanās spēkā ir vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums.

▼B

h) Neskarot g) ►M4 un g1) ◄ apakšpunktu, steidzamus grozījumus vai labojumus, kas vajadzīgi drošības apsvērumu dēļ, var publicēt un piemērot nekavējoties, ja ir iesniegts pieteikums visu nepieciešamo apstiprinājumu saņemšanai.

i) Ekspluatants iestrādā visus kompetentās iestādes prasītos grozījumus un labojumus.

j) Ekspluatants nodrošina, ka *OM* precīzi atspoguļo apstiprinātos dokumentos iekļauto informāciju un visus šādu apstiprināto dokumentu grozījumus. Šī prasība neaizliedz ekspluatantam *OM* iekļaut piesardzīgākus datus un procedūras.

k) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki saprot valodu, kādā *OM* ir rakstītas tās daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem un atbildības jomām. Ekspluatants nodrošina, ka *OM* saturs ir izklāstīts tādā formā, lai to varētu lietot bez grūtībām un lai būtu ievēroti cilvēkfaktora principi.

ORO.MLR.101 ►M1 Lidojumu veikšanas rokasgrāmata - struktūra komerciāliem gaisa pārvadājumiem ◄

▼M14

Ciktāl tas neattiecas uz viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, vai nekompleksiem viendzinēja helikopteriem, kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas, kuri paceļas un nosēžas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā saskaņā ar *VFR* dienas laikā, *OM* galvenā struktūra ir šāda:

▼B

a) A daļa: vispārējā informācija/pamatinformācija, kas ietver ar tipu nesaistītu ekspluatācijas politiku, instrukcijas un procedūras;

b) B daļa: ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīti temati, kas ietver visas ar konkrēto gaisa kuģa tipu saistītas instrukcijas un procedūras, ņemot vērā tipu/klašu, variantu vai ekspluatanta izmantotu individuālu gaisa kuģu atšķirības;

c) C daļa: komerciāli gaisa pārvadājumi, tostarp instrukcijas un informācija par maršrutu/funkciju/apgabalu un lidlauku/ekspluatācijas vietu;

d) D daļa: apmācība, tostarp ir visas personāla mācību instrukcijas, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai.

▼B

ORO.MLR.105 Obligāto iekārtu saraksts

▼M5

a) Obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) sagatavo, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.a.3. punktā, pamatojoties uz attiecīgo obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), kā noteikts saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavotajos datos. Ja *MMEL* nav sagatavots kā daļa no datiem par piemērotību ekspluatācijai, *MEL* pamatā var būt attiecīgais *MMEL*, ko pieņēmusi ekspluatanta valsts vai, attiecīgā gadījumā, reģistrācijas valsts.

▼B

b) *MEL* un visus turpmākos grozījumus tajā apstiprina kompetentā iestāde.

c) Pēc visām saistošām izmaiņām *MMEL* ekspluatants pieņemamā termiņā groza *MEL*.

d) Līdztekus aprīkojuma komponentiem *MEL* iekļauj:

1) preambulu, tostarp norādījumus un definīcijas lidojuma apkalpes un apkopes personāla zināšanai, kas izmanto *MEL*;

2) tā *MMEL* redakcijas statusu, uz kura ir balstīts *MEL*, kā arī *MEL* redakcijas statusu;

3) *MEL* piemērošanas jomu, tvērumu un nolūku.

e) Ekspluatants:

1) nosaka katra *MEL* minētā instrumenta, iekārtas vai funkcijas defektu novēršanas intervālus. *MEL* norādītais defektu novēršanas intervāls nedrīkst būt mazāk stingrs par *MMEL* noteikto attiecīgo defektu novēršanas intervālu;

2) izstrādā efektīvu defektu novēršanas programmu;

3) pēc *MEL* noteiktā defektu novēršanas intervāla beigām ekspluatē gaisa kuģi tikai tad, ja:

i) defekts ir novērsts; vai

ii) defektu novēršanas intervāls ir pagarināts atbilstīgi f) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

f) Ja kompetentā iestāde to apstiprina, ekspluatants var izmantot procedūru nolūkā vienu reizi pagarināt defektu novēršanas intervālu, ko piemēro B, C un D kategorijai, ar nosacījumu, ka:

1) defektu novēršanas intervāla pagarināšana atbilst *MMEL* noteiktajām prasībām attiecīgajam gaisa kuģu tipam;

2) pagarinātais defektu novēršanas intervāls nepārsniedz *MEL* noteiktā defektu novēršanas intervāla ilgumu;

3) pagarinātais defektu novēršanas intervāls parasti netiek izmantots, lai novērstu *MEL* uzskaitīto iekārtu bojājumus; to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;

4) pagarinātā defektu novēršanas intervāla kontrolei ekspluatants ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu;

5) kompetentajai iestādei tiek ziņots par visiem piemērojamā defektu novēršanas intervāla pagarinājumiem; un

6) ir izstrādāts plāns, lai defektu novērstu iespējami drīz.

g) Ekspluatants, ņemot vērā *MMEL* minētās ekspluatācijas un apkopes procedūras, izstrādā *MEL* norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras. Šīs procedūras ir iekļaujamas ekspluatanta rokasgrāmatās vai *MEL*.

h) Ekspluatants pēc jebkurām piemērojamām *MMEL* minēto ekspluatācijas un apkopes procedūru izmaiņām groza *MEL* norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras.

i) Ja *MEL* nav noteikts citādi, ekspluatants paveic:

▼B

1) *MEL* minētās ekspluatācijas procedūras, ja plāno un/vai veic sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatāciju; un

2) *MEL* minētās tehniskās apkopes procedūras pirms sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatācijas.

j) Kompetentā iestāde, izskatot katru konkrētu gadījumu, piešķir ekspluatantam apstiprinājumu ekspluatēt gaisa kuģi ar instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, kas nedarbojas, pārsniedzot *MEL* noteiktos ierobežojumus, bet nepārsniedzot *MMEL* noteiktos ierobežojumus, ja:

▼M2

1) attiecīgie instrumenti, iekārtas vai funkcijas ietilpst *MMEL* darbības jomā, kā noteikts a) apakšpunktā;

2) minēto apstiprinājumu parasti neizmanto, lai veiktu ekspluatāciju, pārsniedzot *MEL* noteiktos ierobežojumus; to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;

3) ekspluatants tā gaisa kuģa darbības pārbaudei, uz kuru attiecas šāds apstiprinājums, ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu; un

4) ekspluatants ir izstrādājis plānu, lai iespējami drīz novērstu to instrumentu, iekārtu vai funkciju, kas nedarbojas, bojājumus vai nodrošinātu gaisa kuģa ekspluatāciju saskaņā ar *MEL* noteiktajiem ierobežojumiem.

ORO.MLR.110 Borta žurnāls

Katrā atsevišķā lidojumā vai vairākos secīgos lidojumos borta žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

ORO.MLR.115 Uzskaite

▼M4

a) Šādus reģistrus uzglabā vismaz piecus gadus:

1) attiecībā uz *CAT* ekspluatantiem – ORO.GEN.200. punktā minēto darbību reģistrus;

2) attiecībā uz deklarētiem ekspluatantiem – ekspluatanta deklarācijas kopiju, ziņas par apstiprinājumiem, ko tie saņēmuši, un lidojumu veikšanas rokasgrāmatu;

3) attiecībā uz *SPO* atļauju turētājiem – papildus a) apakšpunkta 2) punktā prasītajam ierakstus saistībā ar riska novērtējumu, kas veikts saskaņā ar SPO.OP.230. punktu, un saistītajām standarta ekspluatācijas procedūrām.

▼B

b) 3 mēnešus uzglabā šādu informāciju, ko izmanto lidojuma sagatavošanā un izpildē, kā arī saistītus ziņojumus:

1) lidojuma veikšanas plānu, attiecīgā gadījumā;

2) paziņojumu(-us) pilotiem par maršrutu (*NOTAM*), kā arī aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentāciju, ja to ir rediģējis ekspluatants;

3) masas un līdzsvara dokumentāciju;

4) paziņojumu par īpašām kravām, tostarp rakstveida informāciju komandierim/-kapteinim par bīstamiem izstrādājumiem attiecīgā ►M4 , gadījumā ◄;

5) borta žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu; un

6) lidojumu ziņojumus ar detalizētu informāciju par jebkuru atgadījumu vai notikumu, kas komandierim/kapteinim šķiet pietiekami svarīgs, lai par to ziņotu vai to reģistrētu.

▼B

c) Dokumentus ar informāciju par darbiniekiem glabā norādīto laiku:

Lidojuma apkalpes locekļa apliecība un salona apkalpes locekļa apliecība	Tik ilgi, kamēr apkalpes loceklis izmanto apliecības piešķirtās tiesības darbā pie attiecīgā gaisa kuģa ekspluatanta
Apkalpes locekļa apmācība, pārbaudes un kvalifikācijas	3 gadi
Dokumenti par apkalpes locekļa iegūto pieredzi	15 mēneši
Attiecīgā gadījumā – dokumenti, kas apliecina apkalpes locekļu zināšanas par maršrutu un lidlauku/uzdevumiem un reģionu	3 gadi
Attiecīgā gadījumā – dokumenti, kas apliecina apmācību par bīstamiem izstrādājumiem	3 gadi
Ieraksti par pārējo obligāti apmācāmo darbinieku apmācību/ kvalifikāciju	Pēdējo divu 2) apmācību dokumentācija

d) Ekspluatants:

1) saglabā katra apkalpes locekļa visu *ORO daļ*ā paredzēto mācību, pārbaužu un kvalifikācijas dokumentus; un

2) pēc apkalpes locekļa pieprasījuma nodrošina piekļuvi visiem šiem dokumentiem.

e) Ekspluatants informāciju, kas attiecas uz lidojuma sagatavošanu un lidojumu, kā arī darbinieku apmācības dokumentus glabā c) apakšpunktā noteikto laiku arī tad, ja viņš vairs nav attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants vai attiecīgā gaisa kuģa apkalpes locekļa darba devējs.

f) Ja gaisa kuģa apkalpes loceklis pāriet darbā cita ekspluatanta gaisa kuģa apkalpē, ekspluatants c) apakšpunktā noteiktajā laikposmā jaunajam ekspluatantam nodod attiecīgā apkalpes locekļa dokumentus.

SEC APAKŠDAĻA

DROŠĪBA

▼M16

ORO.SEC.100 Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība – lidmašīnas

a) Lidmašīnā, kurā lidojuma apkalpes nodalījumam ir drošas durvis, tās ir aizslēdzamas, kā arī ir nodrošināti līdzekļi, ar ko salona apkalpe var brīdināt lidojuma apkalpi gadījumā, ja salonā notiek aizdomīgas darbības vai netiek ievēroti drošības noteikumi.

b) Visās pasažieru lidmašīnās, kuras izmanto komerciālos pasažieru gaisa pārvadājumos, ir tādas apstiprinātas, drošas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis, kuras var aizslēgt un atslēgt no katras pilota darba vietas un kuru konstrukcija atbilst piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šīs lidmašīnas ietilpst kādā no šādām kategorijām:

1) lidmašīnas, kuru *MCTOM* pārsniedz 54 500 kg;

2) lidmašīnas, kuru *MCTOM* pārsniedz 45 500 kg un *MOPSC* ir lielāka par 19 vietām; vai

▼M16

3) lidmašīnas, kuru *MOPSC* ir lielāka par 60 vietām.

c) Visās lidmašīnās, kurās ir drošas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis saskaņā ar b) apakšpunktu:

1) minētās durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un aizslēdz, kad tas jādara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to pieprasa gaisa kuģa kapteinis, līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot gadījumus, kad tiek uzskatīts, ka pilnvarotām personām nepieciešams ieiet šajā nodalījumā vai iziet no tā saskaņā ar nacionālo civilās aviācijas drošības programmu;

2) ir paredzēti līdzekļi, ar ko no katras pilota darba vietas var pārraudzīt visu durvju zonu ārpus lidojuma apkalpes nodalījuma, lai būtu iespējams identificēt personas, kas lūdz atļauju ieiet lidojuma apkalpes nodalījumā, un atklāt aizdomīgu rīcību vai potenciālus draudus.

▼M4

ORO.SEC.105 Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība – helikopteri

▼B

Ja helikopterā, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai, ir lidojuma apkalpes kabīnes durvis, tām jābūt aizslēdzamām no lidojuma apkalpes nodalījuma puses, lai novērstu nepiederošu personu iekļuvi.

FC APAKŠDAĻA

LIDOJUMA APKALPE

▼M4

ORO.FC.005 Piemērošanas joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāievēro ekspluatantam attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācību, pieredzi un kvalifikāciju un kas aptver:

a) 1. SADAĻĀ noteiktas kopīgas prasības, kas piemērojamas gan nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju, gan jebkāda veida komerciāliem pārvadājumiem;

▼M14

b) 2. SADAĻĀ noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas komerciāliem gaisa pārvadājumiem, ciktāl tas neattiecas uz pasažieru komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kurus veic dienā saskaņā ar *VFR*, sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un kurus veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā apgabalā ar:

1) viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāk un kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas; vai

2) viendzinēja helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un kuru *MOPSC* ir piecas vai mazāk vietas;

▼M4

c) 3. SADAĻĀ noteiktas papildu prasības komerciāliem specializētiem pārvadājumiem un pārvadājumiem, kas minēti b) apakšpunkta 1) un 2) punktā.

▼M1

1. IEDAĻA

Kopīgas prasības

▼B

ORO.FC.100 Lidojuma apkalpes sastāvs

a) Lidojuma apkalpes sastāvs un lidojuma apkalpes locekļu skaits to attiecīgajās apkalpes darba vietās nav mazāks par gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatā vai attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumos noteikto obligāto skaitu.

b) Ja tas nepieciešams lidojuma specifikas dēļ, lidojuma apkalpē iekļauj papildu lidojuma apkalpes locekļus, un lidojuma apkalpe nekad nav mazāka par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto.

c) Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir licence un kvalifikācijas atzīmes, kas izdotas vai pieņemtas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011 ([1]) un kas atbilst tiem uzticētajiem pienākumiem.

▼M21

d) Lidojuma apkalpes locekli lidojuma laikā pie vadības ierīcēm var aizvietot cits atbilstoši kvalificēts lidojuma apkalpes loceklis.

▼B

e) Ekspluatants, izmantojot tādu lidojuma apkalpes locekļu pakalpojumus, kuri strādā kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, kā arī attiecīgās Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (*Part-FCL*) prasības, tostarp prasības par nesenu pieredzi, kā arī ņem vērā visus pakalpojumus, ko lidojuma apkalpes loceklis veic citam ekspluatantam(-iem), īpaši nosakot:

1) kopējo gaisa kuģu tipu vai variantu skaitu; un

2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

▼M21

f) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai

Ja helikopteru ekspluatē divu pilotu apkalpe:

1) katram pilotam ir sertifikāts, kas apliecina, ka ir sekmīgi pabeigts daudzpilotu apkalpes sadarbības (*MCC*) kurss helikopteros saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011; vai

2) katrs pilots ir veicis vismaz 500 lidojuma stundas daudzpilotu lidojumu pilota statusā.

ORO.FC.105 Gaisa kuģa kapteiņa/komandiera iecelšana

a) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 8.6. punktu ekspluatants vienu lidojuma apkalpes pilotu, kuram ir gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*), ieceļ par gaisa kuģa kapteini vai, veicot komerciālus gaisa pārvadājumus, par gaisa kuģa komandieri.

b) Ekspluatants lidojuma apkalpes locekli par gaisa kuģa kapteini/komandieri ieceļ tikai tad, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

1) lidojuma apkalpes loceklim ir lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā obligātā pieredze;

2) lidojuma apkalpes loceklim ir atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot;

3) lidojuma apkalpes loceklis ir pabeidzis ekspluatanta rīkotu komandieru kursu, ja daudzpilotu apkalpes lidojumu gadījumā tas no otrā pilota tiek paaugstināts par gaisa kuģa kapteini/komandieri.

([1]) OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.

▼M21

c) Ar lidmašīnām un helikopteriem veiktu komerciālu pārvadājumu gadījumā gaisa kuģa kapteinis/komandieris vai pilots, kam var uzticēt gaisa kuģa vadību, iepriekš ir guvis sākotnēju iepazīšanas apmācību par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot, un gūtās zināšanas uztur šādi:

1) Zināšanas par lidlauku uztur, vismaz vienu reizi 12 kalendārajos mēnešos veicot lidojumu uz attiecīgo lidlauku.

2) Zināšanas par maršrutu vai reģionu uztur, vismaz vienu reizi 36 mēnešos veicot lidojumu attiecīgajā maršrutā vai reģionā. Turklāt ir nepieciešama kvalifikācijas atjaunināšanas apmācība attiecībā uz zināšanām par maršrutu vai reģionu, ja 36 mēnešu laikposmā 12 mēnešus nav veikts lidojums attiecīgajā maršrutā vai reģionā.

d) Neatkarīgi no c) apakšpunkta, veicot lidojumus dienā saskaņā ar *VFR* ar B un C klases lidmašīnām un helikopteriem, iepazīšanas apmācību par maršrutu un lidlaukiem var aizstāt ar iepazīšanās apmācību par reģionu.

▼B

ORO.FC.110 Lidotājs–inženieris

Ja lidmašīnas projektā ir paredzēta atsevišķa darba vieta lidotājam–inženierim, lidojuma apkalpē jāiekļauj viens apkalpes loceklis, kas ir pienācīgi kvalificēts saskaņā ar piemērojamajiem valsts noteikumiem.

ORO.FC.115 Apkalpes darba optimizācijas (*CRM*) mācības

a) Lidojuma apkalpes loceklis pirms darba sākšanas apgūst saviem lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajiem pienākumiem atbilstīgu *CRM*.

b) *CRM* elementus iekļauj gaisa kuģa tipam vai klasei atbilstīgās apmācības vai periodiskās apmācības programmā, kā arī komandieru kursu programmā.

ORO.FC.120 Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība

a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma ar lidmašīnu vai helikopteru lidojuma apkalpes loceklis pabeidz ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu, ja:

1) pāreja notiek uz gaisa kuģi, kuram vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme;

2) apkalpes loceklis stājas darbā pie kāda ekspluatanta.

b) Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas kursa programmā iekļauj apmācību, izmantojot tās gaisa kuģu iekārtas, kas saistītas ar attiecīgajiem lidojuma apkalpes locekļu pienākumiem.

▼M21

ORO.FC.125 Apmācība par atšķirībām, iepazīšanas apmācība, apmācība par iekārtām un procedūrām

a) Lidojuma apkalpes locekļi pabeidz apmācību par atšķirībām vai iepazīšanas apmācību, ja tas prasīts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*).

b) Lidojuma apkalpes locekļi pabeidz apmācību par iekārtām un procedūrām, ja iekārtu vai procedūru maiņas dēļ nepieciešamas papildu zināšanas par pašlaik ekspluatējamo gaisa kuģu tipiem vai variantiem.

c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norāda, kad ir vajadzīga šāda apmācība par atšķirībām vai iepazīšanas apmācība, vai apmācība par iekārtām un procedūrām.

▼B

ORO.FC.130 Periodiskā apmācība un pārbaudes

▼M21

a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz ikgadēju periodisko apmācību lidojumā un uz zemes par to gaisa kuģu tipu vai variantu un ar to saistītajām gaisa kuģa iekārtām, ar kuru tie veic lidojumus, tostarp apmācību par visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu.

▼B

b) Periodiski veic katra lidojuma apkalpes locekļa profesionalitātes pārbaudi, lai lidojuma apkalpes loceklis pierādītu prasmi veikt standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

ORO.FC.135 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa

Lidojuma apkalpes locekļi, kurus drīkst norīkot lidojumu veikšanai no jebkura pilota sēdekļa, pabeidz attiecīgu apmācību un kārto pārbaudījumus, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M21

ORO.FC.140 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija

a) Lidojuma apkalpes locekļi, kas veic lidojumus ar vairākiem gaisa kuģu tipiem vai variantiem, atbilst šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām attiecībā uz katru tipu vai variantu, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā konkrētajiem tipiem vai variantiem ir paredzēti atvieglojumi saistībā ar prasībām par apmācību, pārbaudēm un neseno pieredzi.

b) Ekspluatants var noteikt viendzinēja helikopteru tipu grupas. Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude par vienu tipu ir derīga attiecībā uz visiem pārējiem grupas tipiem, ja ir izpildīti abi turpmāk minētie nosacījumi:

1) grupā ietilpst vai nu tikai helikopteri ar vienu turbodzinēju, kurus ekspluatē saskaņā ar *VFR*, vai arī tikai helikopteri ar vienu virzuļdzinēju, kurus ekspluatē saskaņā ar *VFR*;

2) *CAT* lidojumu gadījumā 3 gadu cikla laikā tiek veiktas vismaz divas ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes par katru tipu.

c) Specializētās ekspluatācijas gadījumā gaisa kuģī/*FSTD* veiktas apmācības un ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes elementus, kuri aptver ar specializēto uzdevumu saistītos būtiskos aspektus un nav saistīti ar tipu vai tipu grupu, var ieskaitīt attiecībā uz citām grupām vai tipiem, pamatojoties uz ekspluatanta veiktu riska novērtējumu.

d) Ja, ekspluatējot vairākus helikopteru tipus vai variantus, ko izmanto pietiekami līdzīgu lidojumu veikšanai, pārbaudes reisa apstākļos veic tipu vai variantu rotācijas kārtībā, katra pārbaude reisa apstākļos atkārtoti apstiprina pārbaudi reisa apstākļos attiecībā uz citiem helikopteru tipiem vai variantiem.

e) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka atbilstīgas procedūras un visus ekspluatācijas ierobežojumus visiem gadījumiem, kad ekspluatē vairākus gaisa kuģu tipus vai variantus.

▼M18

ORO.FC.145 Apmācības, pārbaužu un novērtēšanas nodrošināšana

a) Apmācību, pārbaudes un novērtēšanu, kas prasītas šajā apakšdaļā, veic saskaņā ar apmācības programmām un mācību plāniem, ko ekspluatants izstrādājis un iekļāvis lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M18

b) Ekspluatants, izstrādājot apmācības programmas un mācību plānus, tajos iekļauj attiecīgos elementus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā.

▼M21

c) *CAT* lidojumu gadījumā apmācības un pārbaužu programmas, tostarp mācību plānus un tādu programmas īstenošanas līdzekļu kā individuālu lidojumu simulācijas trenažieru iekārtu (*FSTD*) un citu mācību risinājumu izmantošanu, apstiprina kompetentā iestāde.

d) *FSTD*, ko izmanto šīs apakšdaļas prasību izpildei, jāatbilst Regulā (ES) Nr. 1178/2011 noteiktajām kvalifikācijas prasībām un, ciktāl tas praktiski iespējams, jābūt identiskai ekspluatanta izmantotajam gaisa kuģim. Vajadzības gadījumā *FSTD* un gaisa kuģa atšķirības apraksta un tās aplūko instruktāžas vai, attiecīgi, apmācības laikā.

▼M18

e) Ekspluatants izveido sistēmu, ar kuru atbilstīgi uzrauga *FSTD* izmaiņas un nodrošina, ka šīs izmaiņas neietekmē apmācības programmu atbilstību.

▼M21

f) Ekspluatants uzrauga visu periodisko apmācību un pārbaužu derīgumu.

g) Šajā apakšdaļā prasītos derīguma periodus skaita no tā mēneša beigām, kurā ir gūta nesenā pieredze, pabeigta apmācība vai nokārtota pārbaude.

▼M18

ORO.FC.146 Personāls, kas nodrošina apmācību, pārbaudes un novērtēšanu

a) Apmācību, pārbaudes un novērtēšanu, kas prasītas šajā apakšdaļā, veic atbilstīgi kvalificēts personāls.

▼M21

b) Ja apmācība, pārbaudes un novērtēšana notiek, veicot mācību lidojumus un izmantojot lidojumu simulācijas trenažierus, personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes vai novērtēšanu, jāatbilst Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*) noteiktajām kvalifikācijas prasībām. Turklāt personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes attiecībā uz specializētu ekspluatāciju, jābūt attiecīgajai ekspluatācijai atbilstošai kvalifikācijai.

▼M18

c) *EBT* programmas vajadzībām personāls, kas veic novērtēšanu un nodrošina apmācību:

1) ir saņēmis I pielikumā (*Part-FCL*) noteikto instruktora apliecību vai eksaminētāja apliecību;

2) ir izpildījis ekspluatanta *EBT* instruktora standartizācijas programmu. Tā ietver sākotnēju standartizācijas programmu un periodisku standartizācijas programmu.

Ekspluatanta *EBT* sākotnējās standartizācijas izpilde dod instruktoram tiesības veikt *EBT* praktisko novērtēšanu.

▼M21

d) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta kompetences izvērtēšanu reisa apstākļos var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris, ko iecēlis ekspluatants un kas ir izpildījis standartizāciju *EBT* koncepciju jomā un kompetenču novērtēšanā (vērtētājs maršrutā).

e) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta apmācību gaisa kuģī/*FSTD* un ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris, kam ir *FI/TRI/SFI* sertifikāts un ko ekspluatants iecēlis attiecībā uz jebkuru no turpmāk minētajiem lidojumu veidiem:

▼M21

1) *CAT* lidojumi ar helikopteriem, kas atbilst ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteiktajiem kritērijiem;

2) *CAT* lidojumi ar helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju, dienā un maršrutos, kuros navigāciju veic, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes;

3) *CAT* lidojumi ar B klases lidmašīnām, kas neatbilst ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem.

f) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta apmācību gaisa kuģī/*FSTD* un kompetences pierādīšanu / ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa kapteinis/komandieris, ko ekspluatants iecēlis attiecībā uz jebkuru no turpmāk minētajiem lidojumu veidiem:

1) specializēta ekspluatācija;

▼M26

2) CAT lidojumi ar lidmašīnām, kas atbilst ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem.

▼M21

g) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta pārbaudi reisa apstākļos var veikt ekspluatanta iecelts atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris.

h) Ekspluatants informē kompetento iestādi par personām, kas ieceltas saskaņā ar e) līdz g) apakšpunktu.

▼M1

2. IEDAĻA

Papildu prasības attiecībā uz komerciāliem gaisa pārvadājumiem

▼B

ORO.FC.200 Lidojuma apkalpes sastāvs

a) Lidojuma apkalpē nedrīkst būt vairāk par vienu lidojuma apkalpes locekli bez pieredzes.

b) Komandieris var deleģēt lidojuma vadīšanu citam pilotam, kas ir pienācīgi kvalificēts saskaņa ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*) ar nosacījumu, ka tiek nodrošināta atbilstība ORO.FC.105. punkta b) apakšpunkta 1. punkta, b) apakšpunkta 2. punkta un c) apakšpunkta prasībām.

c) Īpašas prasības lidojumiem saskaņā ar instrumentālā lidojuma noteikumiem (*IFR*) vai nakts laikā.

1) Minimālais lidojuma apkalpes locekļu skaits ir divi piloti visām turbopropelleru lidmašīnām, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk par deviņām vietām, un visām turboreaktīvām lidmašīnām.

2) Lidmašīnas, kas nav c) apakšpunkta 1) daļā minētās lidmašīnas, ekspluatē ar minimālo lidojuma apkalpi, kurā ir divi piloti, izņemot tad, ja tiek nodrošināta atbilstība ORO.FC.202. punktam, kad šādas lidmašīnas var ekspluatēt ar vienu pilotu.

▼M21

d) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai

Visos lidojumos ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 19 vietas, un lidojumos saskaņā ar *IFR* ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 9 vietas, lidojuma apkalpē jābūt vismaz diviem pilotiem.

▼B

ORO.FC.A.201 Lidojuma apkalpes locekļu maiņa lidojuma laikā

a) Komandieris lidojuma vadību var deleģēt:

1) citam kvalificētam komandierim; vai

▼B

2) lidojumos augstāk par lidojuma līmeni (*FL*) 200 – pilotam, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:

i) *ATPL*;

ii) pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība, kā noteikts ORO.FC.220. punktā;

iii) visi periodiskās apmācības kursi un pārbaudes, kā noteikts ORO.FC.230 un ORO.FC.240. punktā;

iv) maršruta/reģiona un lidlauka kompetences kvalifikācija saskaņā ar ORO.FC.105. punktu.

b) Otro pilotu var nomainīt:

1) cits pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju;

2) veicot lidojumus augstāk par *FL* 200, maiņas pilots kreisēšanas fāzē, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:

i) derīga komercpilota apliecība (*CPL*) ar instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi;

ii) pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība saskaņā ar ORO.FC.220. punktā noteiktajām prasībām, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai;

iii) periodiskā apmācība un pārbaudes, kā noteikts ORO.FC.230. punktā, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai.

c) Lidotāju–inženieri lidojumā var nomainīt atbilstīgi kvalificēts lidojuma apkalpes loceklis saskaņā ar piemērojamajiem valsts noteikumiem.

ORO.FC.202 Ekspluatācija ar vienpilota apkalpi saskaņā ar *IFR* vai nakts laikā

▼M21

Lai lidojumus saskaņā ar *IFR* vai naktī drīkstētu veikt lidojuma apkalpe, kurā ir tikai viens pilots, izpilda turpmāk minētās prasības:

▼B

a) Ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauj pilotu pārkvalifikācijas un periodiskās apmācības programmu, kurā ir iekļautas papildu prasības ekspluatācijai ar vienpilota apkalpi. Proti, pilotam ir bijusi apmācība par šādām ekspluatanta procedūrām:

1) dzinēju ekspluatācija un rīcība ārkārtas situācijās;

2) standarta, nestandarta un ārkārtas situāciju kontrollapu lietošana;

3) gaisa satiksmes vadības (*ATC*) sakari;

4) izlidošanas un pieejas procedūras;

5) autopilota lietošana (attiecīgos gadījumos);

6) vienkāršotas lidojuma dokumentācijas lietošana;

7) vienpilota lidojuma apkalpes darba optimizācija.

▼M21

b) AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS

▼B

c) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu saskaņā ar *IFR*:

▼B

1) attiecīgā tipa vai klases lidmašīnā saskaņā ar *IFR* ir nolidojis vismaz 50 stundas, no tām vismaz 10 stundas komandiera statusā; un

2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu:

i) veicis piecus lidojumus saskaņā ar *IFR*, tostarp trīs instrumentālas pieejas procedūras, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai

ii) nokārtojis *IFR* instrumentālas pieejas pārbaudi.

d) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu naktī:

1) naktī nolidojis vismaz 15 stundas, kuras var iekļaut c) apakšpunkta 1. punktā paredzēto 50 lidojuma stundu skaitā, kas lidotas saskaņā ar *IFR*; un

2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu:

i) veicis trīs pacelšanās un nosēšanās manevrus naktī, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai

ii) nokārtojis pacelšanās un nosēšanās pārbaudi naktī.

e) Pilots, kas veic lidojumus ar helikopteru saskaņā ar *IFR*:

1) saskaņā ar *IFR* kopumā nolidojis 25 stundas attiecīgajā ekspluatācijas vidē; un

2) konkrēta tipa helikopterā, kas apstiprināts lidojumiem ar vienu pilotu saskaņā ar *IFR*, pildot vienpilota apkalpes pienākumus, nolidojis 25 stundas, no kurām 10 stundas drīkst būt uzraudzīta lidojuma stundas, tostarp saskaņā ar *IFR* veikti pieci lidojumu sektori reisa apstākļos, izmantojot vienpilota procedūras; un

3) iepriekšējo 90 dienu laikā:

i) pildot vienpilota apkalpes pienākumus, šim nolūkam apstiprinātā helikopterā veicis piecus lidojumus saskaņā ar *IFR*, tostarp trīs instrumentālas pieejas manevrus; vai

ii) pildot attiecīgā helikoptera tipa vienpilota apkalpes pienākumus, lidojumu trenažieru iekārtā (*FTD*) vai pilnīgā lidojumu trenažierī (FFS) nokārtojis saskaņā ar *IFR* veiktu instrumentālas pieejas procedūru pārbaudi.

ORO.FC.205 Kursi komandieriem

a) Lidmašīnu un helikopteru komandieru kursu programmā ir vismaz šādi elementi:

1) apmācība *FSTD*, tostarp apmācība lidojumam reisa apstākļos (*LOFT*) un/vai mācību lidojumi;

2) ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude, pildot komandiera pienākumus;

3) komandiera pienākumu apgūšana;

4) mācības uzraudzītā lidojumā reisa apstākļos komandiera statusā, lidojot vismaz:

i) 10 lidojumu sektorus lidmašīnā; un

▼B

ii) helikoptera gadījumā – 10 stundas, tostarp 10 lidojumu sektorus;

5) komandiera pārbaudes nokārtošana lidojumā reisa apstākļos un atbilstīgu zināšanu par paredzētā lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, pierādīšana; un

6) apkalpes darba optimizācijas mācības.

ORO.FC.215 Apkalpes darba optimizācijas (*CRM*) sākotnējā apmācība, ko rīko ekspluatants

a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma sākšanas lidojuma apkalpes loceklis pabeidz sākotnējo *CRM* apmācību.

b) Sākotnējo *CRM* apmācību vada vismaz viens *CRM* pasniedzējs ar atbilstīgu kvalifikāciju, kam konkrētās jomās var palīdzēt attiecīgi speciālisti.

c) Ja lidojuma apkalpes loceklis iepriekš nav apguvis teorētiskās mācības par cilvēkfaktoriem *ATPL* līmenī, tad pirms sākotnējās *CRM* apmācības (vai apvienojot ar to) viņš/viņa pabeidz ekspluatanta rīkotu teorētisku kursu, kura pamatā ir *ATPL* mācību programma par cilvēka veiktspēju un ierobežojumiem, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*).

ORO.FC.220 Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācija un pārbaudes

a) *CRM* apmācību iekļauj ekspluatanta rīkotajā pārkvalifikācijas kursā.

▼M21

b) Ja lidojuma apkalpes loceklis ir sācis apgūt ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu, viņu līdz šā kursa pabeigšanai vai beigām nedrīkst norīkot lidojuma apkalpes locekļa pienākumu veikšanai cita tipa vai klases gaisa kuģos. Apkalpes locekļus, kas lido tikai ar B klases lidmašīnām, pārkvalifikācijas kursu laikā drīkst norīkot lidojumos ar cita tipa B klases lidmašīnām tādā mērā, lai būtu iespējams nodrošināt ekspluatāciju. Apkalpes locekļus, kas apgūst pārkvalifikācijas kursu ar viendzinēja helikopteru, kursa laikā drīkst norīkot lidojumos ar viendzinēja helikopteriem, ar nosacījumu, ka netiek ietekmētas mācības.

▼B

c) Lidojuma apkalpes loceklim vajadzīgo ekspluatanta rīkoto pārkvalifikācijas kursa apjomu nosaka, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītās kvalifikācijas un pieredzes prasības, kā arī ņemot vērā viņa/viņas iepriekšējo sagatavotību un pieredzi.

d) Lidojuma apkalpes loceklis:

1) pirms uzraudzīta reisa lidojuma (*LIFUS*) sākšanas nokārto ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi un pabeidz apmācību avārijas un drošības iekārtu lietošanā, kā arī kārto pārbaudījumus; un

2) pēc uzraudzītu reisa lidojumu beigšanas veic pārbaudi lidojumā reisa apstākļos. B klases lidmašīnām *LIFUS* var veikt ar jebkuru atbilstīgās klases lidmašīnu.

▼M2

e) Lidmašīnu piloti, kam tipa kvalifikācija piešķirta, pamatojoties uz mācībām bez prakses lidmašīnā (*ZFTT*):

1) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes vai ekspluatanta rīkotas atbilstīgas apmācības uzsāk uzraudzītus lidojumus reisa apstākļos. Minētās apmācības saturu apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;

2) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes *FSTD* trenažierī veic sešas pacelšanās un nosēšanās, ko uzrauga lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors (*TRI(A)*) otra pilota sēdvietā. Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā paredzētas pielaides. Ja 21 dienas laikā minētās pacelšanās un nosēšanās nav veiktas, ekspluatants nodrošina apmācību kvalifikācijas atjaunināšanai, kuras saturu apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;

3) pirmās četras *LIFUS* pacelšanās un nosēšanās veic lidmašīnā tipa kvalifikācijas instruktora (*TRI(A)*) uzraudzībā, kas ir ieņēmis otra pilota sēdvietu. Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā paredzētas pielaides.

▼M21

f) Ja ekspluatācijas apstākļi, piemēram, pieteikšanās uz jaunu *AOC* vai jauna gaisa kuģu tipa vai klases pievienošana flotei, kavē ekspluatantu izpildīt d) apakšpunktā noteiktās prasības, ekspluatants var izstrādāt īpašu pārkvalifikācijas kursu, kas uz laiku izmantojams, lai apmācītu ierobežotu skaitu pilotu.

ORO.FC.230 Periodiskā apmācība un pārbaudes

a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes, kas attiecas uz to gaisa kuģu tipu vai variantu un ar to saistītajām gaisa kuģa iekārtām, ar kuru tie veic lidojumus.

b) *Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude*

1) Visi lidojuma apkalpes locekļi kārto ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes parastajā lidojuma apkalpes sastāvā.

2) Ja lidojuma apkalpes loceklim ekspluatācija būs jāveic saskaņā ar *IFR*, ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude attiecīgi norit bez ārējiem vizuālajiem orientieriem.

3) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 6 kalendāros mēnešus. Ja B klases lidmašīnu lidojumi dienā saskaņā ar *VFR* notiek sezonās, kas nav ilgākas par 8 secīgiem mēnešiem, pietiek ar vienu ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi, Kvalifikācijas pārbaudi veic pirms *CAT* ekspluatācijas sākuma.

c) *Pārbaude reisa apstākļos*

Visi lidojuma apkalpes locekļi kārto pārbaudi reisa apstākļos ar gaisa kuģi. Pārbaude reisa apstākļos ir derīga 12 kalendāros mēnešus.

▼M21

d) *Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes*

Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes par visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes ir derīgas 12 kalendāros mēnešus.

e) *CRM apmācība*

1) *CRM* apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.

2) Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst īpašu modulāru *CRM* apmācības kursu. Visi galvenie *CRM* apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā 3 gadu periodā.

f) Visi lidojuma apkalpes locekļi vismaz reizi 12 kalendārajos mēnešos pabeidz apmācību uz zemes un apmācību lidojumā *FSTD* vai gaisa kuģī, vai arī apvienotu apmācību *FSTD* un gaisa kuģī.

▼M18

ORO.FC.231 Uz pierādījumiem balstīta apmācība (*EBT*)

a) *EBT* PROGRAMMA

(1) Ekspluatants var aizstāt ORO.FC.230. punkta prasības, izveidojot, īstenojot un uzturot atbilstīgu kompetentās iestādes apstiprinātu *EBT* programmu.

Ekspluatants pierāda savu spēju atbalstīt *EBT* programmas īstenošanu (ietverot īstenošanas plānu) un veic drošības riska novērtēšanu, ar ko parāda, kā tiek sasniegts līdzvērtīgs drošības līmenis.

(2) *EBT* programma:

(i) atbilst ekspluatanta lielumam un tā darbību veidam un sarežģītībai, ņemot vērā ar šīm darbībām saistītos apdraudējumus un attiecīgos riskus;

(ii) nodrošina pilota kompetenci, šādā nolūkā novērtējot un pilnveidojot pilota kompetences, kas vajadzīgas drošai, rezultatīvai un efektīvai gaisa kuģu ekspluatācijai;

(iii) nodrošina, ka katrs pilots saskaras ar novērtēšanas un apmācības elementiem, kas izsecināti saskaņā ar ORO.FC.232. punktu;

(iv) ietver vismaz sešus *EBT* moduļus 3 gadu programmā. Katrs *EBT* modulis sastāv no izvērtēšanas posma un apmācības posma. *EBT* modulis ir derīgs 12 mēnešus.

(A) Izvērtēšanas posms ietver scenāriju (vai scenārijus) lidojumam maršruta apstākļos, un tā mērķis ir novērtēt visas kompetences un noteikt individuālās apmācības vajadzības.

▼**M18**

(B) Apmācības posms ietver:

(a) manevrēšanas apmācības posmu, kas ietver konkrētu definētu manevru prasmīgas veikšanas apmācību;

(b) uz scenāriju balstītas apmācības posmu, kas ietver scenāriju (vai scenārijus) lidojumam maršruta apstākļos un kura mērķis ir pilnveidot kompetences un apmierināt individuālās apmācības vajadzības.

Apmācības posmu īsteno savlaicīgi pēc izvērtēšanas posma.

(3) Ekspluatants nodrošina, ka katrs dalībai *EBT* programmā reģistrēts pilots:

(i) tipa kvalifikācijas atzīmes derīguma laikā izpilda vismaz divus *EBT* moduļus un laikposms starp tiem nav mazāks kā 3 mēneši. *EBT* modulis ir izpildīts, kad:

(A) attiecībā uz šo *EBT* moduli ir izpildīts *EBT* programmas saturs (pilots ir saskāries ar attiecīgajiem novērtēšanas un apmācības elementiem); un

(B) ir pierādīts pieņemams snieguma līmenis attiecībā uz visām novērotajām kompetencēm;

(ii) iziet kompetences izvērtēšanu maršrutā; un

(iii) iziet apmācību uz zemes.

(4) Ekspluatants izveido *EBT* instruktoru standartizācijas un saskaņotības nodrošināšanas programmu, kas nodrošina, ka *EBT* iesaistītie instruktori ir pienācīgi kvalificēti savu uzdevumu veikšanai:

(i) šī programma jāattiecina uz visiem instruktoriem;

(ii) ekspluatants saskaņotības novērtēšanai izmanto piemērotas metodes un rādītājus;

(iii) ekspluatants pierāda, ka starp instruktoriem ir pietiekama saskaņotība.

(5) *EBT* programmā var iekļaut ārkārtas procedūras neparedzētiem apstākļiem, kas varētu ietekmēt *EBT* moduļu nodrošināšanu. Ekspluatants pierāda šādu procedūru nepieciešamību. Procedūras nodrošina, ka pilots neturpina maršruta lidojumus, ja novērotais sniegums ir bijis sliktāks par minimālo pieņemamo līmeni. Procedūras var ietvert:

(i) atšķirīgu laikposmu starp *EBT* moduļiem; un

(ii) atšķirīgu *EBT* moduļa posmu secību.

b) KOMPETENČU SISTĒMA

Ekspluatants kompetenču sistēmu izmanto attiecībā uz visiem *EBT* programmā ietvertajiem novērtēšanas un apmācības aspektiem. Kompetenču sistēma:

(1) ir visaptveroša, precīza un izmantojama;

▼**M18**

(2) ietver novērojamu rīcību, kas vajadzīga drošu, rezultatīvu un efektīvu lidojumu nodrošināšanai;

(3) ietver noteiktu kompetenču kopumu, to aprakstus un ar tām saistīto novērojamo rīcību.

c) APMĀCĪBAS SISTĒMAS EFEKTIVITĀTE

(1) *EBT* sistēmas efektivitāti mēra un izvērtē, izmantojot atgriezeniskās saites procesu, nolūkā:

(i) validēt un uzlabot ekspluatanta *EBT* programmu;

(ii) pārliecināties, ka ekspluatanta *EBT* programma pilnveido pilota kompetences.

(2) Atgriezeniskās saites procesu iekļauj ekspluatanta pārvaldības sistēmā.

(3) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas reglamentē *EBT* datu aizsardzību.

d) VĒRTĒŠANAS SISTĒMA

(1) Ekspluatants pilotu kompetenču novērtēšanai izmanto vērtēšanas sistēmu. Vērtēšanas sistēma nodrošina:

(i) pietiekamu detalizācijas pakāpi, kas ļauj veikt precīzus un noderīgus individuālā snieguma mērījumus;

(ii) snieguma kritēriju un skalu katrai kompetencei, skalā paredzot punktu, kas nosaka minimālo pieņemamo līmeni, kurš jāsasniedz maršruta lidojumu veikšanai. Ekspluatants izstrādā procedūras, kas ļauj uzlabot nepietiekamu pilota sniegumu;

(iii) datu integritāti;

(iv) datu drošību.

(2) Ekspluatants regulāri pārbauda vērtēšanas sistēmas precizitāti, salīdzinot to ar sistēmu, kurā tiek izmantoti iepriekšnoteikti kritēriji.

e) PIEMĒROTAS TRENAŽIERU IEKĀRTAS UN EKSPLUATANTA *EBT* PROGRAMMĀ IZPILDĀMO STUNDU SKAITS

1) Katru *EBT* moduli izpilda, izmantojot *FSTD* ar kvalifikācijas līmeni, kas ir piemērots novērtēšanas un apmācības elementu pareizas izpildes nodrošināšanai.

2) Lai pilots varētu izpildīt ekspluatanta *EBT* programmu, ekspluatants tam nodrošina pietiekamu stundu skaitu piemērotā trenažieru iekārtā. *EBT* programmas stundu skaita noteikšanai izmanto šādus kritērijus:

(i) stundu skaits atbilst *EBT* programmas apjomam un sarežģītībai;

(ii) stundu skaits ir pietiekams *EBT* programmas izpildei;

(iii) stundu skaits nodrošina *EBT* programmas rezultativitāti, ņemot vērā *ICAO*, Aģentūras un kompetentās iestādes sniegtos ieteikumus;

(iv) stundu skaits atbilst izmantoto trenažieru iekārtu tehnoloģijai.

f) DARBĪBAS TRAUCĒJUMU LĪDZVĒRTĪGUMS

(1) Katrs pilots saņem novērtējumu un iziet apmācību attiecībā uz gaisa kuģa sistēmu darbības traucējumu pārvaldību.

▼**M18**

(2) Gaisa kuģa sistēmu darbības traucējumus, kas prasa ievērojamas pūles no prasmīgas apkalpes, organizē, ņemot vērā šādus parametrus:

(i) neatliekamība;

(ii) sarežģītība;

(iii) gaisa kuģa vadības pasliktināšanās;

(iv) instrumentu atteice;

(v) seku pārvaldība.

(3) Katrs pilots saskaras ar vismaz vienu darbības traucējumu attiecībā uz katru parametru tik bieži, cik noteikts novērtēšanas un apmācības elementu tabulā.

(4) Pierādīta prasme pārvaldīt vienu darbības traucējumu tiek uzskatīta par līdzvērtīgu pierādītai prasmei pārvaldīt citus darbības traucējumus ar tādiem pašiem parametriem.

g) NOLAIŠANOS LĪDZVĒRTĪGUMS SAISTĪBĀ AR LIDOJUMIEM

(1) Ekspluatants nodrošina, ka katrs pilots regulāri iziet apmācību par nolaišanās veidiem un nolaišanās metodēm saistībā ar lidojumiem.

(2) Šajā apmācībā iekļauj nolaišanās, kas prasa papildu pūles no prasmīgas apkalpes.

(3) Šajā apmācībā iekļauj nolaišanās, kurām nepieciešams īpašs apstiprinājums saskaņā ar šīs regulas V pielikumu (*Part-SPA*).

h) KOMPETENCES IZVĒRTĒŠANA MARŠRUTĀ

1) Katrs pilots regulāri iziet kompetences izvērtēšanu maršrutā gaisa kuģī, kuras mērķis ir pierādīt, ka lidojumu veikšanas rokasgrāmatā aprakstītie parastie maršruta lidojumi tiek veikti droši, rezultatīvi un efektīvi.

2) Maršrutā veikts kompetences izvērtējums ir derīgs 12 mēnešus.

3) *EBT* īstenošanai apstiprināts ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju var pagarināt maršrutā veikta kompetences izvērtējuma derīguma laiku līdz:

i) 2 gadiem, ar nosacījumu, ka tiek veikta riska novērtēšana;

ii) vai līdz 3 gadiem, ar nosacījumu, ka tiek īstenots atgriezeniskās saites process maršruta lidojumu uzraudzībai, ar kura palīdzību identificē lidojumu apdraudējumus, samazina šādu apdraudējumu riskus un īsteno pasākumus cilvēka kļūdu pārvaldībai lidojumu laikā.

4) Lai sekmīgi izietu kompetences izvērtēšanu maršrutā, pilots pierāda pieņemamu snieguma līmeni attiecībā uz visām novērotajām kompetencēm.

i) APMĀCĪBA UZ ZEMES

1) Reizi 12 kalendārajos mēnešos katrs pilots iziet:

(i) tehnisko apmācību uz zemes;

(ii) novērtēšanu un apmācību saistībā ar visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības iekārtu atrašanās vietu un izmantošanu.

▼M18

2) Ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju un ar nosacījumu, ka tiek veikta riska novērtēšana, laikposmu, kurā veicama novērtēšana un apmācība saistībā ar visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības iekārtu atrašanās vietu un izmantošanu, var pagarināt līdz 24 mēnešiem.

ORO.FC.232 *EBT* programmas novērtēšanas un apmācības elementi

(a) Ekspluatants nodrošina, ka katrs pilots saskaras ar attiecīgiem novērtēšanas un apmācības elementiem.

(b) Novērtēšanas un apmācības elementi:

(1) nolūkā vadīt piemērotu *EBT* programmu izveidi izsecināti no drošības un ekspluatācijas datiem, ko izmanto, lai noteiktu jomas, kurās pilotu apmācība jāuzlabo un jānosaka tās prioritātes;

(2) 3 gadu laikposmā sadalīti noteiktā biežumā;

(3) attiecas uz tā gaisa kuģa tipu vai variantu, ar kuru pilots veic lidojumus.

▼M21

ORO.FC.235 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa – lidmašīnas

a) Lidmašīnu komandieri, kuriem saskaņā ar saviem pienākumiem jāspēj veikt lidojumus no jebkura pilota sēdekļa un pildīt otrā pilota pienākumus, vai komandieri, kuriem jāpilda apmācības vai pārbaužu veikšanas pienākumi, pabeidz papildu apmācību un nokārto pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tie no jebkura sēdekļa spēj veikt attiecīgās standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras. Šādu apmācību un pārbaudes norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pārbaudes var veikt kopā ar ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi, kas noteikta ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā, vai kā daļu no *EBT* programmas, kas noteikta ORO.FC.231. punktā.

b) Papildu apmācībā un pārbaudēs ietver vismaz šādus tematus:

1) dzinēja atteice pacelšanās laikā;

2) nolaišanās un aiziešanu uz otro riņķi, vienam dzinējam nedarbojoties; un

3) nosēšanās, vienam dzinējam nedarbojoties.

c) Derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši. Attiecībā uz ekspluatantiem, kam ir apstiprināta *EBT* programma, derīgumu nosaka atbilstīgi novērtēšanas un apmācības elementiem saskaņā ar ORO.FC.232. punktu.

d) Veicot pienākumus no otrā pilota sēdekļa, arī ORO.FC.230. punktā prasītajām pārbaudēm vai ORO.FC.231. punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai attiecībā uz lidojumu veikšanu no komandiera sēdekļa jābūt derīgām un tādām, kas ir spēkā.

e) Pilots, kas nomaina komandieri, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotajām kvalifikācijas pārbaudēm vai ORO.FC.231. punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām tas parasti neatbild. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdeklī.

f) Pilots, kas nav komandieris un kas strādā komandiera sēdeklī, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotajām kvalifikācijas pārbaudēm vai ORO.FC.231. punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām parasti atbild komandieris, pārraudzīdams pilotu darbu. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdeklī.

▼M21

ORO.FC.236 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa – helikopteri

a) Helikopteru piloti, kuriem saskaņā ar saviem pienākumiem jāspēj veikt lidojumus no jebkura pilota sēdekļa, pabeidz papildu apmācību un nokārto pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tie no jebkura sēdekļa spēj veikt attiecīgās standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras. Šī kvalifikācija ir derīga 12 kalendāros mēnešus.

b) Pašreizējos attiecīgā tipa *FI* vai *TRI* uzskata par atbilstīgiem a) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ja pēdējo sešu mēnešu laikā tie ir veikuši *FI* vai *TRI* darbību ar attiecīgo tipu un helikopteru.

▼B

ORO.FC.240 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija

a) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajās un kompetentās iestādes apstiprinātajās procedūrās vai ekspluatācijas ierobežojumos, ekspluatējot vairāk par vienu gaisa kuģu tipu vai variantu, ir iekļauta:

1) lidojuma apkalpes locekļa obligātā pieredze;

2) obligātā pieredze lidojumos ar viena tipa vai varianta gaisa kuģi, kas vajadzīga, lai sāktu apmācību ar citu gaisa kuģu tipu vai variantu un tā ekspluatāciju;

3) process, kādā vienam gaisa kuģu tipam vai variantam kvalificētu lidojuma apkalpi apmāca un pārkvalificē citam gaisa kuģu tipam vai variantam; un

4) visas katram tipam vai variantam piemērojamās nesenās pieredzes prasības.

▼M21

b) AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS

c) Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vienmēr vada tikai viens pilots un ar kurām veic lidojumus dienā saskaņā ar *VFR*, a) apakšpunktu nepiemēro.

▼B

ORO.FC.A.245 Alternatīvā mācību un kvalifikācijas programma

▼M21

a) Lidmašīnas ekspluatants, kam ir atbilstīga pieredze, vienu vai vairākas no turpmāk minētajām lidojuma apkalpes apmācības un pārbaužu prasībām var aizstāt ar alternatīvu apmācības un kvalifikācijas programmu (*ATQP*), ko apstiprinājusi kompetentā iestāde:

1) SPA.LVO.120. punktā noteiktās prasības par lidojuma apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju;

2) ORO.FC.220. punktā noteiktās prasības par pārkvalifikācijas apmācību un pārbaudēm;

3) ORO.FC.125. punktā noteiktās prasības par apmācību par atšķirībām, iepazīšanas apmācību, apmācību par iekārtām un procedūrām;

4) ORO.FC.205. punktā noteiktās prasības par komandieru kursiem;

5) ORO.FC.230. punktā noteiktās prasības par periodisko apmācību un pārbaudēm; un

6) ORO.FC.240. punktā noteiktās prasības par vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatāciju.

▼B

b) *ATQP* iekļauj tādu apmācību un pārbaudes, kas nodrošina un uztur vismaz tādu pašu kvalifikācijas līmeni, kas sasniegts atbilstīgi ORO.FC.220. un ORO.FC.230. punkta noteikumiem. Lai kompetentā iestāde apstiprinātu *ATQP*, vispirms jāpierāda lidojuma apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmenis.

▼B

c) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu *ATQP* apstiprināšanai, kompetentajai iestādei iesniedz īstenošanas plānu, kur apraksta arī paredzamo lidojuma apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmeni.

▼M21

d) Papildus Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (*Part-FCL*) ORO.FC.230. punktā un FCL.060. punktā paredzētajām pārbaudēm visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz izvērtējumu darbībai reisa apstākļos (*LOE*), ko veic *FSTD* trenažierī. *LOE* ir derīgs 12 kalendāros mēnešus. *LOE* ir pabeigts, ja ir izpildīti abi turpmāk minētie nosacījumi:

1) ir izpildīts *LOE* mācību plāns; un

2) lidojuma apkalpes loceklis ir pierādījis pieņemamu veiktspējas līmeni.

e) Pēc apstiprinātās *ATQP* 2 gadu darbības ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju ORO.FC.230. punktā minēto pārbaužu derīguma termiņu drīkst pagarināt šādi:

1) ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude – līdz 12 kalendārajiem mēnešiem;

2) pārbaudi reisa apstākļos – līdz 24 kalendārajiem mēnešiem;

3) avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude – līdz 24 kalendārajiem mēnešiem.

f) Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst īpašu modulāru *CRM* apmācības kursu. Visi galvenie *CRM* apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā 3 gadu periodā.

g) *ATQP* programma ietver 48 stundas ar *FSTD* katram lidojuma apkalpes loceklim, tās vienmērīgi sadalot 3 gadu programmā. Ekspluatants var samazināt *FSTD* stundu skaitu, bet ne mazāk kā līdz 36 stundām, ar nosacījumu, ka ekspluatants pierāda, ka sasniegtais drošuma līmenis ir līdzvērtīgs tās programmas nodrošinātajam drošuma līmenim, kuru *ATQP* var aizstāt saskaņā ar a) apakšpunktu.

▼B

ORO.FC.A.250 Komandieri ar *CPL* (*A*)

▼M10

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.

▼B

b) B klases lidmašīnām, ar kurām lido dienā saskaņā ar VFR, a) apakšpunkta 1. punktu nepiemēro.

▼B

ORO.FC.H.250 Komandieri ar *CPL* (*H*)

▼M21

a) *CPL(H)* (helikopteriem) turētājs *CAT* lidojumus vienpilota helikoptera komandiera statusā veic tikai tad, ja:

1) veicot lidojumus saskaņā ar *IFR*, viņš/viņa ir lidojis ar helikopteriem vismaz 700 stundas, tostarp 300 stundas kapteiņa statusā. Kopējais lidojumu laiks ar helikopteriem ietver 100 stundas saskaņā ar *IFR*. Šajās 100 stundās drīkst ieskaitīt līdz 50 stundām instrumentālā laika, ko veic ar *FFS(H)* B līmeņa vai *FTD* 3. līmeņa kvalifikāciju vai augstāku kvalifikāciju instrumentālajai apmācībai. 300 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus daudzpilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, 2 stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot 1 stundai lidojuma laika kapteiņa statusā;

▼B

2) veicot lidojumus vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*) naktī, viņai/viņam ir:

i) derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme; vai

ii) 300 lidojuma stundu helikoptera vadīšanas pieredze, tostarp 100 lidojuma stundas kapteiņa statusā un 10 stundu pieredze nakts lidojumos.

▼M4

3. SADAĻA

Papildu prasības komerciāliem specializētiem pārvadājumiem un pārvadājumiem, kas minēti ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 1) un 2) punktā

▼M21

ORO.FC.320 Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes

Ekspluatanta rīkotā pārkvalifikācijas kursā iekļauj ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi.

ORO.FC.325 Apmācība un pārbaudes par iekārtām un procedūrām

Ja lidojuma apkalpes loceklis apgūst apmācību par iekārtām un procedūrām, kam nepieciešamas mācības piemērotā *FSTD* vai gaisa kuģī, attiecībā uz standarta ekspluatācijas procedūrām, kuras saistītas ar specializētu ekspluatāciju, lidojuma apkalpes loceklis iziet ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi.

ORO.FC.330 Periodiskā apmācība un pārbaudes – ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude

a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes. Specializētas ekspluatācijas gadījumā periodiskā apmācība un pārbaudes aptver attiecīgos aspektus, kas saistīti ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā aprakstītajiem specializētajiem uzdevumiem.

b) Pienācīga uzmanība tiek atvēlēta lidojumiem, ko veic saskaņā ar *IFR* vai naktī.

c) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 12 kalendāros mēnešus.

▼B

CC APAKŠDAĻA

SALONA APKALPE

ORO.CC.005 Darbības joma

▼M1

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar salona apkalpi, un:

a) apakšdaļas 1. iedaļā noteiktas kopīgas prasības, kas piemērojamas visiem gaisa pārvadājumiem; un

b) apakšdaļas 2. iedaļā noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas tikai komerciāliem gaisa pārvadājumiem.

▼B

1. SADAĻA

▼M1

Kopīgas prasības

▼M15

ORO.CC.100 Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs

a) Gaisa kuģim, kura *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, nodrošina vismaz vienu salona apkalpes locekli, ja tam ir viens vai vairāki pasažieri.

b) Lai ievērotu a) apakšpunkta prasības, salona apkalpes locekļu minimālais skaits ir vislielākais no:

1) salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts gaisa kuģa sertifikācijas procesa laikā saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, attiecīgajai ekspluatanta izmantotajai gaisa kuģa salona konfigurācijai;

2) ja 1) punktā paredzētais skaits nav noteikts – salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts gaisa kuģa sertifikācijas procesa laikā attiecībā uz maksimālo sertificēto pasažieru vietu konfigurāciju, to samazinot par 1 vienību uz katrām 50 pasažieru vietām, kas ietilpst ekspluatanta izmantotajā gaisa kuģa salona konfigurācijā, attiecībā pret maksimālo sertificēto vietu konfigurāciju;

3) viens salona apkalpes loceklis uz katrām 50 pasažieru vietām (neraugoties uz to, vai tās aizņemtas vai ne), kas uzstādītas ekspluatācijai paredzētā gaisa kuģa vienā klājā;

c) lidojumiem ar vairāk nekā vienu salona apkalpes locekli ekspluatants ieceļ vienu salona apkalpes locekli, kas atbild gaisa kuģa kapteiņa vai komandiera priekšā;

d) atkāpjoties no a) apakšpunkta, nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģi, kura *MOPSC* ir vairāk par 19, var veikt bez salona apkalpes locekļa, ja to iepriekš ir apstiprinājusi kompetentā iestāde. Lai saņemtu apstiprinājumu, ekspluatants nodrošina, ka ir izpildīti visi šie nosacījumi:

1) gaisa kuģī ir ne vairāk kā 19 pasažieri;

2) ekspluatants ir izstrādājis procedūras minētajam lidojumam.

▼B

ORO.CC.110 Nosacījumi norīkošanai darbā

a) Par gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem var norīkot tikai personas, kas:

1) ir sasniegušas vismaz 18 gadu vecumu;

2) saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 IV pielikumā (*Part-MED*) noteiktajām piemērojamajām prasībām medicīniskajām veselības pārbaudēm ir atzītas par fiziski un garīgi veselām, lai droši spētu veikt darba uzdevumus un pienākumus; un

3) ir sekmīgi apguvušas visus šajā apakšdaļā prasītos apmācības kursus, nokārtojušas pārbaudījumus un spēj veikt savus pienākumus atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.

▼B

b) Pirms tādu salona apkalpes locekļu norīkošanas pienākumu pildīšanai, kuri strādā kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, ekspluatants pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, ņemot vērā visus pakalpojumus, ko salona apkalpes loceklis veic citam(-iem) ekspluatantam(-iem), lai konkrēti noteiktu:

1) ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai variantu kopējo skaitu; un

2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

c) Pasažieriem skaidri norāda kā ekspluatācijā iesaistītos salona apkalpes locekļus, tā viņu pienākumus pasažieru drošības garantēšanā un lidojuma laikā.

ORO.CC.115 Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes

a) Ekspluatants katram apmācības kursam izstrādā detalizētu programmu un apmācības plānu, ņemot vērā šajā apakšdaļā un attiecīgā gadījumā ►**M4** Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ V pielikumā (*Part-CC*) noteiktās piemērojamās prasības, lai raksturotu salona apkalpes locekļu uzdevumus un pienākumus.

b) Katrā apmācības kursā ietilpst teorētiskās un praktiskās mācības līdz ar katrai tēmai atbilstīgu individuālu vai kopēju praksi, lai katram salona apkalpes loceklim nodrošinātu un uzturētu šīs apakšdaļas prasībām atbilstīgu kvalifikācijas līmeni.

c) Katru apmācības kursu vada:

1) strukturēti un atbilstīgi reālajai situācijai; un

2) darbinieki ar apmācības programmā iekļautajiem priekšmetiem atbilstīgu kvalifikāciju.

d) Šajā sadaļā prasītās apmācības laikā vai pēc tās, izņemot apkalpes darba optimizācijas (*CRM*) apmācību, pārbauda katra salona apkalpes locekļa zināšanas visās attiecīgās apmācības programmas tēmās. Darbinieki ar atbilstīgu kvalifikāciju veic pārbaudes, lai pārliecinātos, vai salona apkalpes loceklis ir ieguvis un/vai uztur vajadzīgo kvalifikācijas līmeni.

e) *CRM* apmācības kursus vai attiecīgā gadījumā *CRM* moduļu apmācību vada salona apkalpes *CRM* instruktors. Ja *CRM* apmācības elementus iekļauj citos apmācības kursos, salona apkalpes *CRM* instruktors izstrādā apmācības plānu un vada tā izpildi.

ORO.CC.120 Sākotnējās apmācības kurss

a) Katrs jaunpienācējs, kam, stājoties darbā, nav derīgas salona apkalpes locekļa apliecības, kas izdota saskaņā ar ►**M4** Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ V pielikuma (*Part-CC*) noteikumiem:

1) apgūst minētā pielikuma CC.TRA.220. punktā noteikto sākotnējās apmācības kursu; un

▼B

2) pirms pārējo šajā apakšdaļā prasīto apmācības kursu sākšanas sekmīgi nokārto saistīto eksamināciju.

b) Sākotnējās apmācības programmas elementus var kombinēt ar pirmo apmācību, kas iegūta atbilstīgi konkrētam gaisa kuģu tipam un ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas satvarā, ievērojot CC.TRA.220. punktā noteiktās prasības un visus šos apmācības elementus reģistrējot kā sākotnējās apmācības kursa elementus attiecīgā salona apkalpes locekļa apmācības dokumentācijā.

ORO.CC.125 Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants

a) Katrs salona apkalpes loceklis apgūst konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācības kursu un ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu un nokārto attiecīgu pārbaudījumu, pirms:

1) ekspluatants viņu norīko darbā par salona apkalpes locekli; vai

2) ekspluatants viņu norīko darbā cita tipa gaisa kuģī.

▼M2

b) Ekspluatants, izstrādājot apmācības programmas un mācību plānus konkrētam gaisa kuģa tipam un pārkvalifikācijas programmām, attiecīgā gadījumā tajos iekļauj attiecīgos elementus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā.

▼B

c) Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgā apmācības programmā ir:

1) apmācība un praktiskās nodarbības atbilstīgā trenažierī vai gaisa kuģī; un

2) vismaz šādi konkrētam gaisa kuģu tipam raksturīgi elementi:

i) gaisa kuģa apraksts, kas attiecas uz salona apkalpes uzdevumiem;

ii) visas gaisa kuģa drošības ierīces un sistēmas, kas saistītas ar salona apkalpes uzdevumiem;

iii) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un faktiska atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;

iv) pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums;

v) ugunsdrošības un pretdūmu aizsardzības ierīces, ja tādas ir uzstādītas;

▼B

vi) evakuācijas trapa lietošanas apmācība, ja tāds ir uzstādīts;

vii) sēdekļu, ierobežotājsistēmu un skābekļa padeves sistēmas aprīkojuma ekspluatācija pilota darbnespējas gadījumā.

d) Ekspluatanta rīkotajā pārkvalifikācijas programmā attiecībā uz katru gaisa kuģu tipu, ko paredzēts ekspluatēt, ir:

1) apmācība un praktiskās nodarbības atbilstīgā trenažierī vai gaisa kuģī;

2) ekspluatanta standarta procedūru apmācība, ko rīko salona apkalpes locekļiem, kurus pirmo reizi norīko darbā pie attiecīgā ekspluatanta;

3) vismaz šādi specifiski ekspluatanta rīkotās apmācības elementi atbilstoši tā gaisa kuģa tipam, ko paredzēts ekspluatēt:

i) salona konfigurācijas apraksts;

ii) visu gaisa kuģī atrodošos pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums, paņemšana un lietošana;

iii) visas standarta un ārkārtas procedūras;

iv) darbs ar pasažieriem un pasažieru plūsmas kontrole:

v) apmācība rīcībai uguns vai dūmu gadījumā līdz ar visu ugunsdzēsības ierīču un aizsargaprīkojuma lietošanu gaisa kuģī;

vi) evakuācijas procedūras;

vii) procedūras pilota darbnespējas gadījumā;

viii) piemērojamās drošības prasības un procedūras;

ix) apkalpes darba optimizācija.

ORO.CC.130 Atšķirību apmācība

a) Pirms norīkošanas darbā papildus ORO.CC.125. punktā prasītajai apmācībai salona apkalpes locekļi apgūst atbilstīgu atšķirību apmācības kursu un kārto pārbaudījumu:

1) pašreiz ekspluatējamā varianta gaisa kuģī; vai

2) pašreiz ekspluatējamā tipa vai varianta gaisa kuģī, kur ir atšķirīgs:

i) drošības aprīkojums;

ii) drošības un avārijas aprīkojuma izvietojums; vai

▼B

iii) atšķirīgas standarta un ārkārtas procedūras.

b) Atšķirību apmācības programma:

1) tiek uzskatīta par nepieciešamu, pamatojoties uz atšķirībām, kas konstatētas, veicot salīdzinājumu ar konkrētā gaisa kuģu tipa apmācības programmu, ko salona apkalpes loceklis apguvis saskaņā ar ORO.CC.125. punkta c) un d) apakšpunktu; un

2) tajā ir atšķirīgajiem apmācības elementiem atbilstīga apmācība un praktiskās nodarbības attiecīgā trenažierī vai konkrētā gaisa kuģī.

▼M2

c) Ekspluatants, izstrādājot atšķirību apmācības programmu un mācību plānu pašreiz ekspluatējamā konkrētā gaisa kuģa tipa variantam, attiecīgā gadījumā tajos iekļauj attiecīgos elementus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā.

▼B

ORO.CC.135 Iepazīšanas apmācība

Pēc tam, kad ir pabeigta konkrētajam gaisa kuģu tipam atbilstīga apmācība un ekspluatanta rīkota pārkvalifikācija, un pirms norīkošanas darbā salona apkalpē, kuras locekļu obligātais skaits ir noteikts saskaņā ar ORO.CC.100. punktu, katrs salona apkalpes loceklis instruktora uzraudzībā iepazīst konkrētā tipa gaisa kuģi.

ORO.CC.140 Periodiskā apmācība

a) Katrs salona apkalpes loceklis reizi gadā apmeklē periodisku apmācības kursu un nokārto pārbaudījumu.

b) Periodiskā apmācība attiecas uz katra salona apkalpes locekļa darbībām standarta un ārkārtas procedūrās un vingrinājumiem katra ekspluatēšanai paredzēta konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģī.

c) Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgas apmācības elementi:

1) periodiskajā apmācībā ir katra tipa vai varianta parasto un pasažieru evakuācijas izeju darbības praktiskas simulācijas vingrinājumi, ko reizi gadā izpilda katrs salona apkalpes loceklis.

2) Periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:

i) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un faktiska atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko attiecīgā trenažierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;

ii) lidojuma apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiska atvēršana standarta un avārijas režīmā, kā arī sēdekļu un ierobežotājsistēmu darbība, skābekļa padeves sistēmas praktisks demonstrējums pilota darbnespējai atbilstīgos apstākļos, ko attiecīgā trenažierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;

iii) visu pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums; un

iv) glābšanas plosta vai avārijas trapa, ja tādi ir, demonstrējums.

▼B

d) Konkrēta ekspluatanta vajadzībām atbilstīgi apmācības elementi.

1) Ikgadēja periodiska apmācība:

i) visiem salona apkalpes locekļiem par:

A) visu uzstādīto vai gaisa kuģī novietoto drošības un avārijas ierīču izvietojumu un apiešanos ar tām; un

B) glābšanas vestu uzvilkšanu un pārnēsājamo skābekļa masku un elpošanas sistēmas aizsargierīču (*PBE*) lietošanu;

ii) pasažieru bagāžas priekšmetu izvietošana pasažieru salonā;

iii) procedūras saistībā ar gaisa kuģa virsmas kontamināciju;

iv) rīcība ārkārtas situācijās;

v) evakuācijas procedūras;

vi) incidentu un negadījumu pārskats;

vii) apkalpes darba optimizācija;

viii) aviācijas medicīnas aspekti un pirmā medicīniskā palīdzība, kā arī attiecīgā aprīkojuma izmantošana;

ix) drošības procedūras.

2) Periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:

i) pirotehnisku ierīču (īstu vai imitētu) lietošana;

ii) lidojuma apkalpes kontrollapas praktiskas lietošanas demonstrējums;

iii) reālas un praktiskas mācības, kā lietot visas ugunsdzēsības ierīces, tostarp aizsargapģērbu, kādas var būt attiecīgajā gaisa kuģī;

iv) visiem salona apkalpes locekļiem par:

A) ugunsgrēka dzēšanu lidmašīnā;

B) *PBE* uzlikšanu un lietošanu piedūmotā slēgtā telpā.

e) Derīguma termiņi:

1) ikgadējās periodiskās apmācības derīguma termiņš ir 12 mēneši pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude;

2) ja a) apakšpunktā prasītā periodiskā apmācība vai pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 3 kalendāra mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas sākotnējā derīguma termiņa beigās;

3) papildu apmācības elementu, kas jāapgūst reizi trijos gados un kas minēti c) apakšpunkta 2. punktā un d) apakšpunkta 2. punktā, derīguma termiņš ir 36 kalendāra mēneši, skaitot no tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude.

▼B

ORO.CC.145 Kvalifikācijas atjaunināšana

a) Ja salona apkalpes loceklis pēdējos sešos mēnešos, kamēr ir derīga pēdējā attiecīgā periodiskā apmācība un pārbaude:

1) lidojumos nav veicis nekādus pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai atjaunina kvalifikāciju un kārto pārbaudījumu par katra tipa gaisa kuģi, ko paredzēts ekspluatēt; vai

2) nav veicis konkrētā tipa gaisa kuģa salona apkalpes locekļa pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai attiecīgajā gaisa kuģī:

i) atjaunina kvalifikāciju un kārto pārbaudījumu; vai

ii) piedalās divos iepazīšanas lidojumos saskaņā ar ORO.CC.135. punktu.

b) Kvalifikācijas atjaunināšanas programmā par katru gaisa kuģu tipu ir vismaz:

1) rīcība ārkārtas situācijās;

2) evakuācijas procedūras;

3) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju, kā arī lidojuma apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiska atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;

4) visu pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums;

5) visu attiecīgo pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un lietošana gaisa kuģī.

c) Ja salona apkalpes locekļa pienākumu atjaunošana sākas pēdējās periodiskās apmācības un pārbaudes derīguma termiņa laikā, ekspluatants var nolemt kvalifikācijas atjaunināšanu aizstāt ar periodisko apmācību. Pēc šā derīguma termiņa beigām kvalifikācijas atjaunināšanu var aizstāt tikai ar konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgu apmācību vai pārkvalifikācijas apmācību, ko ekspluatants rīko atbilstīgi ORO.CC.125. punktam.

2. SADAĻA

Papildprasības komerciālajiem gaisa pārvadājumiem

ORO.CC.200 Vecākais salona apkalpes loceklis

a) Ja salona apkalpē jābūt vairāk nekā vienam loceklim, ekspluatants salona apkalpes sastāvā iekļauj vecāko salona apkalpes locekli.

b) Ekspluatants par vecāko salona apkalpes locekli ieceļ tikai tādu salona apkalpes locekli, kam:

1) ir vismaz 1 gadu ilga pieredze salona apkalpes locekļa darbā; un

2) ir sekmīgi pabeigts vecāko salona apkalpes locekļu apmācības kurss un nokārtots attiecīgais pārbaudījums.

▼B

c) Vecāko salona apkalpes locekļu apmācības kursā ir visi vecākā salona apkalpes locekļa darba uzdevumi, un tajā ir vismaz šādi elementi:

1) pirmslidojuma instruktāža;

2) sadarbība ar apkalpi;

3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats;

4) ziņošana par negadījumiem un incidentiem;

5) cilvēkfaktori un apkalpes darba optimizācija (*CRM*); un

6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.

d) Vecākais salona apkalpes loceklis kapteiņa uzdevumā atbild par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto standarta un ārkārtas procedūru veikšanu un koordinēšanu, tostarp – lidojuma un vispārējās drošības nolūkos – par tādu uzdevumu izpildes pārtraukšanu, kas nav saistīti ar drošību.

e) Ekspluatants nosaka procedūras, kā izvēlēties kvalifikācijas ziņā nākamo piemērotāko salona apkalpes locekli, ko jau norīkota salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā norīkot par vecāko salona apkalpes locekli. Ekspluatants kompetentajai iestādei ziņo par šo procedūru izmaiņām.

▼M15

ORO.CC.205 Pasažieru salona apkalpes locekļu skaita samazināšana darbības laikā uz zemes un neparedzētos apstākļos

a) Ja pasažieri atrodas gaisa kuģī, minimālajam salona apkalpes locekļu skaitam, kas vajadzīgs saskaņā ar ORO.CC.100. punktu, ir jābūt gaisa kuģī un jābūt gataviem rīkoties.

b) Atkāpjoties no a) apakšpunkta, salona apkalpes locekļu minimālo skaitu var samazināt jebkurā no šādiem gadījumiem:

1) veicot standarta darbības uz zemes, kas nav saistītas ar degvielas uzpildīšanu/noliešanu, gaisa kuģim atrodoties stāvvietā;

2) neparedzētos apstākļos, ja pasažieru skaits gaisa kuģī ir mazāks. Šajā gadījumā pēc lidojuma beigām kompetentajai iestādei iesniedz ziņojumu;

3) nolūkā nodrošināt atpūtu lidojuma laikā, vai nu saskaņā ar ORO.FTL.205. punkta e) apakšpunktu, vai arī kā ekspluatanta īstenotu noguruma novēršanu.

c) Piemērojot b) apakšpunkta 1) un 2) punktu, ekspluatācijas rokasgrāmatā ekspluatanta procedūras nodrošina, ka:

1) tiek panākts līdzvērtīgs drošības līmenis ar samazinātu salona apkalpes locekļu skaitu, jo īpaši pasažieru evakuēšanai;

2) neraugoties uz to, ka salona apkalpes locekļu skaits ir samazināts, gaisa kuģī ir vecākais salona apkalpes loceklis saskaņā ar ORO.CC.200. punkta noteikumiem;

3) uz katriem 50 vai daļu no 50 pasažieriem, kas atrodas gaisa kuģa vienā klājā, ir nepieciešams vismaz viens salona apkalpes loceklis;

4) veicot standarta darbības uz zemes ar gaisa kuģi, kurā vajadzīgs vairāk nekā viens salona apkalpes loceklis, saskaņā ar c) apakšpunkta 3. punktu noteikto salona apkalpes locekļu skaitu palielina tā, lai uz katru grīdas līmeņa avārijas izeju pāri būtu viens salona apkalpes loceklis.

▼M15

d) Piemērojot b) apakšpunktu (3), ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, lai noteiktu salona apkalpes locekļu skaitu, kam jābūt klāt un gatavam visu laiku darboties kreisēšanas laikā;

2) nosaka pasākumus, lai mazinātu ietekmi, ko rada mazāks salona apkalpes locekļu skaits, kuri ir gatavi darboties kreisēšanas laikā;

3) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka īpašas procedūras, tostarp attiecībā uz vecākā salona apkalpes locekļa atpūtu lidojuma laikā, kas nodrošina visu laiku pienācīgu pasažieru apkalpošanu un efektīvu jebkuru nestandarta vai ārkārtas situāciju pārvaldību;

4) saskaņā ar ORO.FTL.125. punktu lidojumu laika specifikācijas shēmā norāda nosacījumus, ar kādiem salona apkalpes locekļiem var nodrošināt atpūtu lidojuma laikā.

▼B

ORO.CC.210 Papildu nosacījumi norīkošanai darbā

Konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģa salona apkalpes locekļu pienākumu veikšanai norīko darbā tikai personas:

a) kam ir saskaņā ar ►M4 Regulas (ES) Nr. 1178/2011 ◄ V pielikumu (*Part-CC*) izdota derīga apliecība;

b) kas ir kvalificētas darbam attiecīgā tipa vai varianta gaisa kuģī saskaņā ar šīs apakšdaļas noteikumiem;

c) atbilst pārējām šajā apakšdaļā un IV pielikumā (*Part-CAT*) noteiktajām piemērojamajām prasībām;

d) valkā attiecīgā ekspluatanta salona apkalpes formastērpu.

ORO.CC.215 Apmācības un pārbaužu programmas un saistīti dokumenti

a) Apmācības un pārbaužu programmas, kā arī šajā apakšdaļā paredzētos apmācības plānus apstiprina kompetentā iestāde, un tos norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

b) Kad salona apkalpes loceklis sekmīgi pabeidzis apmācības kursu un nokārtojis attiecīgo pārbaudījumu, ekspluatants:

1) atjaunina ierakstus salona apkalpes locekļa apmācības dokumentācijā atbilstīgi ORO.MLR.115. punkta noteikumiem; un

2) izsniedz viņam/viņai sarakstu ar atjauninātiem derīguma termiņiem, kas attiecas uz to gaisa kuģu tipu(-iem) vai variantu(-iem), kuru ekspluatācijai lidojuma apkalpes loceklim ir atbilstīga kvalifikācija.

ORO.CC.250 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija

a) Katrs salona apkalpes loceklis strādā ne vairāk kā trīs tipu gaisa kuģos, tomēr ar kompetentās iestādes atļauju salona apkalpes locekli drīkst norīkot darbā četru tipu gaisa kuģos, ja vismaz divos no šiem tipiem:

1) ir līdzīgs drošības un avārijas aprīkojums, kā arī konkrētajam tipam raksturīgās standarta un ārkārtas procedūras; un

2) tās standarta un ārkārtas procedūras, kas nav specifiskas konkrētajam tipam, ir identiskas.

▼B

b) Lai piemērotu a) apakšpunktu, kā arī salona apkalpes apmācības un kvalifikācijas nolūkā ekspluatants nosaka:

▼M2

1) katru gaisa kuģi kā tipu vai variantu, attiecīgā gadījumā ņemot vērā attiecīgos elementus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā, par konkrēto gaisa kuģu tipu vai variantu; un

▼B

2) gaisa kuģu tipa variantus kā atšķirīgus tipus, ja tie nav līdzīgi šādos aspektos:

i) avārijas izeju darbība;

ii) pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un tips; un

iii) tipam specifiskas ārkārtas procedūras.

ORO.CC.255 Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība

a) Ekspluatants atlasa, pieņem darbā, apmāca un pārbauda kvalifikāciju ikvienam salona apkalpes loceklim, ko paredzēts norīkot darbā kā vienīgo salona apkalpes locekli, ievērojot šā ekspluatācijas tipa kritērijus.

b) Salona apkalpes locekļus, kam nav attiecīgas iepriekšējas pieredzes vienīgā salona apkalpes locekļa darbā, pieņem šādā darbā tikai pēc tam, kad viņi:

1) papildus šajā apakšdaļā noteiktajām pārējām apmācībām un pārbaudēm apguvuši c) apakšpunktā noteikto apmācību;

2) sekmīgi nokārtojuši pārbaudījumus, tādējādi pierādot, ka spēj veikt uzdevumus un pienākumus, ievērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktās procedūras; un

3) attiecīgā tipa gaisa kuģī vismaz 20 stundas un 15 posmos piedalījušies iepazīšanas lidojumos, ko uzraudzījis salona apkalpes loceklis ar atbilstīgu pieredzi.

c) Apmācībā īpašu uzmanību pievērš vienīgā salona apkalpes locekļa darba pienākumiem, un tajā ir šādi papildu elementi:

1) atbildība attiecībā pret komandieri par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzēto salona drošības un ārkārtas procedūru īstenošanu;

2) koordinācijas un saziņas ar lidojuma apkalpi nozīme, jo īpaši nepakļāvīgu vai traucējošu pasažieru savaldīšana;

3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats;

4) dokumentācija;

5) ziņošana par negadījumiem un incidentiem; un

6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.

▼B

TC APAKŠDAĻA

TEHNISKĀ APKALPE* HEMS, HHO *VAI* NVIS *LIDOJUMOS

ORO.TC.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar tehniskās apkalpes locekļiem neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*) komerciālajos gaisa pārvadājumos vai lidojumos, kuros izmanto nakts redzamības sistēmu (*NVIS*), vai veicot pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču (*HHO*).

ORO.TC.105 Nosacījumi norīkošanai darbā

a) Komerciālos gaisa pārvadājumos ar gaisa kuģiem, lai veiktu *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* darbības, pieņem darbā tikai tādus tehniskās apkalpes locekļus, kas:

1) ir sasnieguši vismaz 18 gadu vecumu;

2) ir fiziski un garīgi piemēroti drošai darba uzdevumu un pienākumu veikšanai;

3) ir pabeiguši visus attiecīgos apmācības kursus, kas saskaņā ar šo apakšdaļu noteikti darba pienākumu izpildei;

4) pārbaudē ir apliecinājuši, ka spēj veikt savus pienākumus atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.

b) Pirms tādu tehniskās apkalpes locekļu pakalpojumu izmantošanas, kuri strādā kā pašnodarbināti un/vai kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, ekspluatants pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, ņemot vērā visus pakalpojumus, ko tehniskās apkalpes loceklis veic citam(-iem) ekspluatantam(-iem), lai konkrēti noteiktu:

1) ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai variantu kopējo skaitu;

2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

ORO.TC.110 Apmācība un pārbaudes

a) Ekspluatants atbilstīgi šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām izstrādā apmācības programmu ar tehniskās apkalpes locekļu uzdevumiem un pienākumiem.

b) Katrs tehniskās apkalpes loceklis pēc sākotnējās apmācības pabeigšanas, ekspluatanta veiktās pārkvalifikācijas, atšķirību un periodiskās apmācības kārto pārbaudījumu, lai pierādītu prasmi veikt standarta un ārkārtas procedūras.

c) Katru apmācības kursu un pārbaudes vada darbinieki, kam ir atbilstīga kvalifikācija un pieredze attiecīgajā apmācības priekšmetā. Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz informāciju par eksaminētājiem.

ORO.TC.115 Sākotnējā apmācība

Pirms ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas katrs tehniskās apkalpes loceklis pabeidz sākotnējās apmācības kursu, kurā apgūst:

a) vispārīgas teorētiskas zināšanas par aviāciju un aviācijas noteikumiem, proti, visus elementus saistībā ar tehniskās apkalpes uzdevumiem un pienākumiem;

b) apmācību rīcībai uguns un dūmu gadījumā;

c) gaisa kuģa tipam un darbības vietai atbilstīgas izdzīvošanas mācības uz zemes un ūdenī;

d) aviācijas medicīnas jautājumus un pirmo palīdzību;

e) saziņu un attiecīgos ORO.FC.115. un ORO.FC.215. punktā minētos *CRM* elementus.

▼B

ORO.TC.120 Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība

Katrs tehniskās apkalpes loceklis pabeidz:

a) pārkvalifikācijas kursu ar attiecīgiem *CRM* elementiem, kuru ekspluatants rīko:

1) tehniskās apkalpes locekli pirmo reizi pieņemot darbā; vai

2) tehniskās apkalpes locekli norīkojot darbā cita tipa vai klases gaisa kuģī, ja tajā ir atšķirīgs b) apakšpunktā minētais aprīkojums vai procedūras.

b) Ekspluatants pārkvalifikācijas kursā iekļauj:

1) drošības un avārijas ierīču izvietojumu gaisa kuģī un to lietošanu;

2) visas standarta un ārkārtas procedūras;

3) gaisa kuģa aprīkojumu, kas vajadzīgs, lai gaisa kuģī vai uz zemes palīdzētu pilotam *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* darbību laikā.

ORO.TC.125 Atšķirību mācības

a) Ja ekspluatējamā tipa vai varianta gaisa kuģī tiek mainītas ierīces vai procedūras, katrs tehniskās apkalpes loceklis apmeklē atšķirību apmācības kursu.

b) Ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā konkretizē gadījumus, kad šāda atšķirību apmācība ir vajadzīga.

ORO.TC.130 Iepazīšanas lidojumi

Katrs tehniskās apkalpes loceklis pēc ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas un pirms *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* tehniskās apkalpes locekļa darba pienākumu pildīšanas veic iepazīšanas lidojumus.

ORO.TC.135 Periodiskā apmācība

a) Katrs tehniskās apkalpes loceklis reizi 12 mēnešos piedalās periodiskā apmācībā, kas attiecas uz to gaisa kuģa tipu vai klasi un aprīkojumu, ar ko tehniskās apkalpes loceklis strādā. *CRM* apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.

b) Periodiskajā apmācībā ietilpst teorētiskās un praktiskās mācības un prakse.

ORO.TC.140 Kvalifikācijas atjaunināšana

a) Katrs tehniskās apkalpes loceklis, kas iepriekšējos 6 mēnešos nav piedalījies lidojumos, kvalifikāciju atjaunina atbilstīgi norādēm lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

b) Tehniskās apkalpes loceklis, kas iepriekšējos 6 mēnešos nav veicis konkrētā tipa vai klases gaisa kuģa tehniskās apkalpes locekļa pienākumus, pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai attiecīgā tipa vai klases gaisa kuģī:

1) atjaunina kvalifikāciju konkrētā tipa vai klases gaisa kuģī; vai

2) veic pienākumus divos iepazīšanas lidojuma posmos ar konkrētā tipa vai klases gaisa kuģi.

▼M3

FTL APAKŠDAĻA

LIDOJUMA UN DARBA LAIKA IEROBEŽOJUMI UN ATPŪTAS PRASĪBAS

1. IEDAĻA

Vispārīgie jautājumi

ORO.FTL.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāizpilda ekspluatantam un tā gaisa kuģa apkalpes locekļiem attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām apkalpes locekļiem.

ORO.FTL.105 Definīcijas

Šajā apakšdaļā izmanto šādas definīcijas:

1) "aklimatizējies" – stadija, kad gaisa kuģa apkalpes locekļa diennakts bioloģiskais ritms ir sinhronizējies ar vietas, kur apkalpes loceklis atrodas, laika zonu. Tiek uzskatīts, ka apkalpes loceklis ir aklimatizējies laika zonai ar divu stundu novirzi no izlidošanas vietas vietējā laika. Ja vietējais laiks darba sākšanas vietā par vairāk nekā divām stundām atšķiras no vietējā laika nākamā darba sākšanas vietā, apkalpes locekļa aklimatizāciju izvērtē atbilstīgi 1. tabulā norādītajām vērtībām, lai aprēķinātu maksimālo dienas lidojuma apkalpes darba laiku.

1. tabula

Laika starpība (h) starp atskaites laiku un vietējo laiku vietā, kur apkalpes loceklis sāk nākamo darbu	Laiks, kas pagājis kopš ziņošanas pēc atskaites laika				
	< 48	48–71:59	72–95:59	96–119:59	≥ 120
< 4	B	D	D	D	D
≤ 6	B	X	D	D	D
≤ 9	B	X	X	D	D
≤ 12	B	X	X	X	D

"B" – apkalpes loceklis ir aklimatizējies vietējam laikam izlidošanas laika zonā,

"D" – apkalpes loceklis ir aklimatizējies vietējam laikam vietā, kur apkalpes loceklis sāk nākamā darba izpildi, un

"X" – apkalpes loceklis ir nezināmā aklimatizācijas stadijā;

2) "atskaites laiks" – vietējais laiks ziņošanas punktā laika zonā, kas par divām stundām atšķiras no vietējā laika vietā, kur apkalpes loceklis ir aklimatizējies;

3) "izmitināšanas vieta" – dežūru un dalītu dienesta pienākumu gadījumā klusa un ērta vieta, kas nav pieejama plašākai sabiedrībai, kur ir apgaismojuma un temperatūras regulēšanas iespējas, kas ir aprīkota ar vajadzīgajām mēbelēm, kur apkalpes loceklis var izgulēties, un kas ir pietiekami ietilpīga, lai tajā vienlaikus izmitinātu visus apkalpes locekļus un nodrošinātu viņu piekļuvi pārtikai un dzērieniem;

4) "piemērota izmitināšanas telpa" – dežūru, dalītu dienesta pienākumu un atpūtas gadījumā atsevišķa katram apkalpes loceklim paredzēta telpa, kas izvietota klusā vietā un tiek pietiekami vēdināta, kurā ir gulta un ierīce, kas regulē temperatūras un apgaismojuma intensitāti, kā arī ir piekļuve pārtikai un dzērieniem;

▼M3

5) “paplašināta lidojuma apkalpe” – lidojuma apkalpe, kuras locekļu skaits pārsniedz gaisa kuģa ekspluatācijai nepieciešamo minimālo apkalpes locekļu skaitu, lai katrs gaisa kuģa apkalpes loceklis varētu atstāt norīkoto darba vietu atpūtai lidojuma laikā un šo apkalpes locekli varētu aizstāt ar citu pienācīgi kvalificētu apkalpes locekli;

6) “pārtraukums” – lidojuma apkalpes darba laikā ietilpstošs laika periods, kas ir īsāks par atpūtas periodu un tiek uzskatīts par daļu no dienesta pienākumu pildīšanas laika un kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visu uzdevumu izpildes;

7) “novēlota ziņošana” – situācija, kad ekspluatants atliek ieplānotu *FDP*, pirms apkalpes loceklis ir atstājis savu atpūtas vietu;

8) “diennakts ritmu traucējošs grafiks” – apkalpes locekļa darbu saraksts, kurā ietilpst viens vai vairāki *FDP*, kas notiek, tiek sākti vai pabeigti jebkurā dienas vai nakts daļā laika zonā, kur apkalpes loceklis ir aklimatizējies, un tas liedz apkalpes loceklim gulēt optimālā gulēšanas laika logā. Grafiks var traucēt diennakts ritmam, ja darbs tiek sākts agri no rīta, pabeigts vēlu vakarā un tiek veikts pa nakti.

   a) “Agra tipa” diennakts ritmu traucējošs grafiks:

      i) “agri sākts” – darba periods, kas sākas laikposmā no plkst. 5.00 līdz 5.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies; un

      ii) “vēlu pabeigts” – darba periods, kas beidzas laikposmā no plkst. 23.00 līdz 1.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies.

   b) “Vēla tipa” diennakts ritmu traucējošs grafiks:

      i) “agri sākts” – darba periods, kas sākas laikposmā no plkst. 5.00 līdz 6.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies; un

      ii) “vēlu pabeigts” – darba periods, kas beidzas laikposmā no plkst. 00.00 līdz 1.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies;

9) “nakts darbs” – darba periods, kurā ietilpst kāda daļa no laikposma starp plkst. 2.00 un 4.59 laika zonā, kurā apkalpe ir aklimatizējusies;

10) “darbs” – ikviens uzdevums, ko apkalpes loceklis veic ekspluatanta labā, tostarp lidojumi, administratīvs darbs, apmācības un pārbaužu nodrošināšana vai iziešana, pozicionēšana, kā arī daži dežūras elementi;

11) “darba periods” – laikposms, kas sākas, kad ekspluatants liek apkalpes loceklim ziņot par gatavību sākt darbu vai sākt darbu, un kas beidzas, kad šis apkalpes loceklis ir brīvs no visiem pienākumiem, tostarp pienākumiem, ko veic pēc lidojuma;

12) “lidojuma darba laika periods (*FDP*)” – laikposms, kas sākas, kad apkalpes loceklim ir jāziņo par gatavību sākt darbu, tostarp sektoru vai sektoru sērijām, un noslēdzas, kad gaisa kuģis visbeidzot apstājas un tiek izslēgti dzinēji, beidzoties pēdējam sektoram, kurā attiecīgais apkalpes loceklis pilda strādājoša apkalpes locekļa pienākumus;

▼**M14**

13) “lidojuma laiks” – lidmašīnām ir laikposms no brīža, kad gaisa kuģis sāk kustību no stāvvietas, lai veiktu pacelšanos, līdz brīdim, kad gaisa kuģis apstājas tam paredzētā stāvvietā un tiek izslēgti visi dzinēji vai propelleri;

▼**M3**

14) “mājas bāze” – ekspluatanta noteikta vieta apkalpes loceklim, no kuras apkalpes loceklis parasti sāk un beidz darba periodu vai darba periodu sērijas un kur ekspluatants parastos apstākļos neatbild par attiecīgā apkalpes locekļa izmitināšanu;

15) “vietējā diena” – 24 stundu ilgs laika periods, kas sākas plkst. 00.00 pēc vietējā laika;

16) “vietējā nakts” – 8 stundu ilgs laika periods no plkst. 22.00 līdz 8.00 pēc vietējā laika;

17) “strādājošs apkalpes loceklis” – apkalpes loceklis, kas veic savus pienākumus gaisa kuģī sektora laikā;

18) “pozicionēšana” – nestrādājoša apkalpes locekļa pārvietošana no vienas vietas uz citu saskaņā ar ekspluatanta norīkojumu, neskaitot laiku, kas:

— pavadīts ceļā no privātas atpūtas vietas uz norādīto ziņošanas vietu mājas bāzē un pretēji, un

— pavadīts, veicot vietēju pārvietošanu no atpūtas vietas uz vietu, kur tiks sākta pienākumu izpilde, un pretēji;

19) “atpūtas telpa” – guļamvieta vai sēdvieta ar kāju un pēdu balstu, kur apkalpes loceklis var gulēt gaisa kuģī;

20) “rezerve” – laika periods, kurā pēc ekspluatanta rīkojuma apkalpes loceklim jābūt pieejamam *FDP* pozicionēšanas uzdevumu vai citu pienākumu saņemšanai, par to paziņojot vismaz 10 stundas iepriekš;

21) “atpūtas periods” – ilgstošs, nepārtraukts un noteikts laika periods pēc vai pirms pienākumu veikšanas, kura laikā apkalpes loceklis ir atbrīvots no visiem pienākumiem, dežūras un rezerves;

22) “rotācija” – darbs vai darbu sērijas, tostarp vismaz viens lidojums, un atpūtas periodi ārpus mājas bāzes, kas tiek sākti mājas bāzē un pabeigti, atgriežoties uz atpūtas periodu mājas bāzē, kur ekspluatants vairs nav atbildīgs par apkalpes locekļu izmitināšanas nodrošināšanu;

23) “viena brīvdiena” – lai nodrošinātu atbilstību Padomes Direktīvas 2000/79/EK ([1]) noteikumiem, šis termins apzīmē laiku, kad nav jāveic nekādi pienākumi un nav dežūru un kas ilgst vienu dienu un divas vietējās naktis, un par šo laiku tiek paziņots iepriekš. Atpūtas periods var būt arī daļa no brīvdienas;

24) “sektors” – *FDP* posms no brīža, kad gaisa kuģis izkustas, lai paceltos, līdz brīdim, kad tas apstājas pēc nosēšanās noteiktā stāvvietā;

25) “dežūra” – iepriekš paziņots un noteikts laika periods, kurā apkalpes loceklim pēc ekspluatanta pieprasījuma ir jābūt pieejamam, lai saņemtu norīkojumu veikt lidošanas, pozicionēšanas vai citus pienākumus bez atpūtas perioda pienākumu veikšanas laikā;

([1]) OV L 302, 1.12.2000., 57. lpp.

▼M3

26) “dežūra lidostā” – dežurēšana lidostā;

27) “cita veida dežūra” – dežurēšana mājās vai piemērotā izmitināšanas vietā;

28) “diennakts vispavājinātākā līmeņa logs (*WOCL*)” – laikposms no plkst. 2.00 līdz 5.59 laika zonā, kurā apkalpes loceklis ir aklimatizējies.

ORO.FTL.110 Ekspluatanta pienākumi

Ekspluatants:

a) publicē darbu sarakstus pietiekami savlaicīgi, lai apkalpes locekļi varētu plānot pienācīgu atpūtu;

b) nodrošina, ka lidojuma darba laika periodi tiek plānoti tā, lai apkalpes locekļiem neiestātos nogurums un lai viņi visos apstākļos varētu savus pienākumus veikt pietiekami augstā drošības līmenī;

c) nosaka tādus ziņošanas laikus, lai pietiktu laika pienākumu veikšanai uz zemes;

d) ņem vērā saistību starp lidojuma darba laika periodu un atpūtas periodu biežumu un raksturu un ņem vērā kopīgo ietekmi, kas rodas, ilgstoši veicot darba pienākumus ar minimāliem atpūtas brīžiem;

e) nosaka tādu darba periodu struktūru, kas nerada noteiktā miega/darba ritma traucējumus, kuri var rasties, piemēram, strādājot pārmaiņus dienā un naktī;

f) ievēro noteikumus attiecībā uz diennakts ritmu traucējošiem grafikiem saskaņā ar ARO.OPS.230. punktu;

g) nodrošina pietiekami ilgus atpūtas periodus, lai apkalpes locekļi varētu pārvarēt paveiktā darba ietekmi un būtu atpūtušies līdz nākamā lidojuma darba laika perioda sākumam;

h) plāno atkārtoti pagarinātas atpūtas periodus un pietiekami savlaicīgi paziņo par tiem apkalpes locekļiem;

i) plāno lidojuma darbus tā, lai tie tiktu pabeigti, iekļaujoties pieļaujamajā lidojuma darba laika periodā, ņemot vērā laiku, kāds nepieciešams pienākumu veikšanai pirms lidojuma, sektoru un apgriezes laikus;

j) maina grafiku un/vai apkalpes komplektēšanas shēmu, ja šajā grafikā plānotajā sezonas periodā vairāk nekā 33 % lidojumu reālā ekspluatācija pārsniedz maksimālo lidojumu darba periodu.

ORO.FTL.115 Apkalpes locekļu pienākumi

Apkalpes locekļi:

a) ievēro IV pielikuma (CAT daļas) CAT.GEN.MPA.100. punkta b) apakšpunkta prasības;

b) optimāli izmanto piedāvātās iespējas un telpas atpūtai un pienācīgi plāno un izmanto savus atpūtas periodus.

▼M3

ORO.FTL.120 Noguruma riska vadība (*FRM*)

a) Ja šajā apakšdaļā vai piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās tiek prasīta *FRM*, ekspluatantam *FRM* jāizveido, jāievieš un jāuztur spēkā kā vadības sistēmas neatņemama sastāvdaļa. Ar *FRM* nodrošina atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f, 7.g un 8.f punkta pamatprasībām. *FRM* jāapraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā.

b) Izveidotajā, ieviestajā un spēkā uzturētajā *FRM* jāparedz turpmāki *FRM* vispārējās darbības uzlabojumi, un tajā jāiekļauj:

1) ekspluatanta galveno ideju un principu apraksts attiecībā uz *FRM*, saukts par *FRM* politiku;

2) *FRM* procesu, arī procesa personāla informēšanai par viņu pienākumiem, dokumentācija un procedūra šīs dokumentācijas grozīšanai;

3) zinātniskie principi un pieredze;

4) apdraudējuma faktoru noteikšana un riska novērtēšanas process, ar kuru pārvaldīt ekspluatanta darbības risku(-us), ko rada apkalpes locekļu pastāvīgs nogurums;

5) riska mazināšanas process, kas nodrošina nekavējoties ieviešamus korektīvos pasākumus, kuri nepieciešami, lai efektīvi mazinātu ekspluatanta risku(-us), ko izraisījis apkalpes locekļa nogurums, kā arī nodrošina ar šādu rīcību panāktu noguruma risku mazināšanas pastāvīgu uzraudzību un regulāru novērtēšanu;

6) *FRM* drošības nodrošināšanas procesi;

7) *FRM* veicināšanas procesi.

c) *FRM* jāatbilst lidojuma laika specifikācijas shēmas prasībām, ekspluatanta lielumam un tā darbību būtībai un sarežģītībai, ņemot vērā šīm darbībām raksturīgos apdraudējumus un ar tām saistītos riskus, kā arī piemērojamo lidojuma laika specifikācijas shēmu.

d) Ekspluatantam jāveic riska mazināšanas pasākumi, ja *FRM* drošības nodrošināšanas process liecina, ka netiek uzturēts vajadzīgais darbības drošības līmenis.

ORO.FTL.125 Lidojuma laika specifikācijas shēmas

a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur spēkā lidojuma laika specifikācijas shēmas, kas ir piemērotas veicamās ekspluatācijas veidam(-iem) un atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008, šai apakšdaļai un pārējiem piemērojamajiem tiesību aktiem, tostarp Direktīvai 2000/79/EK.

b) Lidojuma laika specifikācijas shēmas pirms ieviešanas, tostarp, ja nepieciešams, ar tām saistīto *FRM* ieviešanas, ir jāapstiprina kompetentajai iestādei.

c) Lai pierādītu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un šai apakšdaļai, ekspluatantam jāizmanto Aģentūras pieņemtās piemērojamās sertifikācijas specifikācijas. Ja saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 22. panta 2. punktu ekspluatants vēlas paredzēt atšķirību no šīm sertifikācijas specifikācijām, ekspluatantam kompetentajā iestādē pilnīgs paredzētās atšķirības apraksts jāiesniedz pirms tās ieviešanas. Aprakstā jāiekļauj visas iespējami būtiskās rokasgrāmatu vai procedūru izmaiņas, kā arī novērtējums, kas pierāda, ka tiek ievērotas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un šīs apakšdaļas prasības.

▼M3

d) Piemērojot ARO.OPS.235. punkta d) apakšpunktu, ekspluatants divu gadu laikā no dienas, kad ieviesta atšķirība vai atkāpe, vāc datus par atļautās atšķirības vai atkāpes piemērošanas rezultātiem un analizē šos datus, izmantojot zinātniskos principus, lai novērtētu, kā atšķirība vai atkāpe ir ietekmējusi gaisa kuģa apkalpes nogurumu. Šī analīze jāiesniedz kompetentajai iestādei ziņojuma veidā.

2. IEDAĻA

Komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatanti

ORO.FTL.200 Mājas bāze

Ekspluatants katram apkalpes loceklim nosaka mājas bāzi.

ORO.FTL.205 Lidojuma darba laika periods (*FDP*)

a) Ekspluatants:

1) nosaka katrai individuālai ekspluatācijai piemērotus ziņošanas laikus saskaņā ar ORO.FTL.110. punkta c) apakšpunktu;

2) izveido procedūras, ar kurām nosaka, kā īpašos apstākļos, kuru dēļ var iestāties smags nogurums, gaisa kuģa kapteinim pēc apspriešanās ar iesaistītajiem apkalpes locekļiem jāsamazina faktiskais *FDP* un/vai jāpaildzina atpūtas periods, lai novērstu jebkādu kaitīgu ietekmi uz lidojuma drošību.

b) Maksimālais dienas pamata *FDP*:

1) maksimālajam dienas *FDP*, neizmantojot pagarinājumus apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, jāatbilst vērtībām šajā tabulā:

2. tabula

Maksimālais *FDP* dienā – aklimatizējušies apkalpes locekļi

FDP sākums pēc atskaites laika	1–2 sektori	3 sektori	4 sektori	5 sektori	6 sektori	7 sektori	8 sektori	9 sektori	10 sektori
0600–1329	13:00	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00
1330–1359	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00
1400–1429	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
1430–1459	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
1500–1529	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
1530–1559	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00
1600–1629	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00
1630–1659	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00	09:00	09:00
1700–0459	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
0500–0514	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00
0515–0529	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00	09:00
0530–0544	12:30	12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00
0545–0559	12:45	12:15	11:45	11:15	10:45	10:15	09:45	09:15	09:00

▼M3

2) ja apkalpes locekļi ir nezināmā aklimatizācijas stadijā, maksimālajam *FDP* dienā jāatbilst vērtībām šajā tabulā:

3. tabula

Apkalpes locekļi nezināmā aklimatizācijas stadijā

Maksimālais *FDP* dienā atbilstīgi sektoriem						
1–2	3	4	5	6	7	8
11:00	10:30	10:00	09:30	09:00	09:00	09:00

3) ja apkalpes locekļi ir nezināmā aklimatizācijas stadijā un ekspluatants ir ieviesis *FRM*, maksimālajam *FDP* dienā jāatbilst šajā tabulā norādītajām vērtībām:

4. tabula

Apkalpes locekļi nezināmā aklimatizācijas stadijā saskaņā ar *FRM*

Šīs tabulas vērtības var piemērot, ja ar ekspluatanta *FRM* pastāvīgi tiek uzraudzīta vajadzīgā darbības drošības līmeņa uzturēšana.

Maksimālais *FDP* dienā atbilstīgi sektoriem						
1–2	3	4	5	6	7	8
12:00	11:30	11:00	10:30	10:00	09:30	09:00

c) *FDP* ar atšķirīgu ziņošanas laiku lidojuma apkalpei un salona apkalpei.

Ja vienā un tajā pašā sektorā vai sektoru sērijās laiks, kas salona apkalpei nepieciešams pirmslidojuma instruktāžas veikšanai, ir ilgāks nekā lidojumu apkalpei, salona apkalpes *FDP* var paildzināt par starpību starp salona apkalpes un lidojuma apkalpes ziņošanas laiku. Starpība nedrīkst pārsniegt vienu stundu. Salona apkalpes maksimālajam dienas *FDP* jābūt saskaņā ar laiku, kad lidojuma apkalpe ziņo par savu *FDP*, taču *FDP* sākas līdz ar salona apkalpes ziņošanas brīdi.

d) Maksimālais dienas *FDP* apkalpes locekļiem, kas ir aklimatizējušies, izmantojot pagarinājumus bez atpūtas lidojuma laikā:

1) maksimālo dienas *FDP* var pagarināt par laiku līdz vienai stundai ne vairāk kā divas reizes septiņās secīgās dienās. Šajā gadījumā:

i) minimālais atpūtas periods pirms lidojuma un pēc lidojuma jāpaildzina par divām stundām; vai

ii) atpūtas periods pēc lidojuma jāpaildzina par četrām stundām;

2) ja pagarinājumus izmanto secīgiem *FDP*, 1) punktā minētā papildu atpūta pirms lidojuma un pēc lidojuma starp diviem pagarinātajiem *FDP* jānodrošina secīgi;

▼M3

3) pagarinājuma izmantošana ir jāplāno iepriekš, un tā maksimālie ierobežojumi ir šādi:

i) pieci sektori, ja neskar *WOCL*; vai

ii) četri sektori, ja skar *WOCL*, kas nepārsniedz divas stundas; vai

iii) divi sektori, ja skar *WOCL*, kas pārsniedz divas stundas;

4) maksimālā dienas pamata *FDP* pagarinājumu bez atpūtas lidojuma laikā nedrīkst apvienot ar pagarinājumiem, kuru iemesls ir atpūta lidojuma laikā vai dalīti dienesta pienākumi vienā un tajā pašā darba periodā;

5) lidojuma laika specifikācijas shēmās jānosaka maksimālā dienas pamata *FDP* pagarinājumu ierobežojumi saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ņemot vērā:

i) nolidoto sektoru skaitu; un

ii) *WOCL* skārumu.

e) Maksimālais dienas *FDP*, izmantojot pagarinājumus, kuru iemesls ir atpūta lidojuma laikā.

Lidojuma laika specifikācijas shēmās jānosaka nosacījumi maksimālā dienas pamata *FDP* pagarinājumiem ar atpūtu lidojuma laikā saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ņemot vērā:

i) nolidoto sektoru skaitu;

ii) katram apkalpes loceklim piešķirto minimālo atpūtas laiku lidojuma laikā;

iii) lidojuma laikā atpūtai paredzēto telpu veidu;

iv) lidojuma pamata apkalpes paplašināšanu.

f) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā – pēc gaisa kuģa kapteiņa ieskatiem.

1) Nosacījumiem, kas regulē to, kā gaisa kuģa kapteinis var mainīt lidojuma darba laika periodu un darba un atpūtas periodu ierobežojumus, ja ziņošanas brīdī vai pēc tās rodas neparedzēti apstākļi gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, ir jāatbilst šādām prasībām:

i) maksimālo dienas *FDP*, ko iegūst pēc ORO.FTL.205. punkta b) un e) apakšpunkta vai ORO.FTL.220. punkta piemērošanas, nedrīkst paildzināt par vairāk kā divām stundām, ja vien lidojuma apkalpe nav paplašināta, un tādā gadījumā maksimālo lidojuma darba laika periodu drīkst paildzināt ne vairāk kā par trim stundām;

ii) ja *FDP* laikā beidzamajā sektorā pēc pacelšanās rodas neparedzēti apstākļi, kuru dēļ tiek pārsniegts atļautais paildzinājums, lidojumu drīkst turpināt līdz plānotajam galapunktam vai rezerves lidlaukam; un

iii) atpūtas periodu pēc *FDP* beigām var saīsināt, bet tas nekad nedrīkst būt īsāks par 10 stundām.

▼M3

2) Neparedzētu apstākļu gadījumā, kas var izraisīt smagu nogurumu, gaisa kuģa kapteinim, lai novērstu lidojuma drošību apdraudošus faktorus, jāsamazina faktiskais lidojuma darba laika periods un/vai jāpaildzina atpūtas periods.

3) Pirms lēmuma pieņemšanas par 1) un 2) punktā minētajām izmaiņām kapteinim jāapspriežas ar visiem apkalpes locekļiem par viņu modrības līmeni.

4) Gaisa kuģa kapteinis iesniedz ekspluatantam ziņojumu gadījumos, kad pēc kapteiņa ieskatiem tiek paildzināts *FDP* vai saīsināts atpūtas periods.

5) Ja *FDP* paildzinājums vai atpūtas perioda saīsinājums pārsniedz vienu stundu, ekspluatantam ne vēlāk kā 28 dienas pēc attiecīgā notikuma jānosūta kompetentajai iestādei ziņojuma kopija, kuram ekspluatants pievieno savus komentārus.

6) Ekspluatantam jāievieš process, kas neparedz soda sankcijas, šajā punktā aprakstītajai kapteiņa rīcības brīvības izmantošanai lēmumu pieņemšanā, un tas jāapraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā.

g) Neparedzēti apstākļi lidojuma laikā – novēlota ziņošana.

Ekspluatants saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām ekspluatācijas rokasgrāmatā nosaka procedūras novēlotas ziņošanas gadījumiem neparedzētu apstākļu gadījumā.

ORO.FTL.210 Lidojuma laiki un darba periodi

a) Kopējais darba periodu ilgums, ko var noteikt apkalpes loceklim, nedrīkst pārsniegt:

1) 60 darba stundas jebkurās 7 secīgās dienās;

2) 110 darba stundas jebkurās 14 secīgās dienās;

3) 190 darba stundas jebkurās 28 secīgās dienās, iespējami vienmērīgāk sadalītas visā šajā periodā.

b) Kopējais sektoru lidojuma laiks, kad atsevišķs apkalpes loceklis ir norīkots par strādājošu apkalpes locekli, nedrīkst pārsniegt:

1) 100 lidojuma laika stundas jebkurās 28 secīgās dienās;

2) 900 lidojuma laika stundas jebkurā kalendārajā gadā;

3) 1 000 lidojuma laika stundas jebkuros 12 secīgos kalendārajos mēnešos.

c) Darbs pēc lidojuma ir uzskatāms par darba periodu. Minimālais laika periods darbam pēc lidojuma ekspluatantam jānosaka ekspluatācijas rokasgrāmatā.

ORO.FTL.215 Pozicionēšana

Ja ekspluatants pozicionē apkalpes locekli, ir spēkā šādi nosacījumi:

a) pozicionēšana pēc ziņošanas, bet pirms ekspluatācijas sākšanas uzskatāma par *FDP*, taču nav uzskatāma par sektoru;

b) viss pozicionēšanai veltītais laiks uzskatāms par darba periodu.

▼M3

ORO.FTL.220 Dalīti dienesta pienākumi

Attiecībā uz maksimālā dienas pamata *FDP* pagarināšanu sakarā ar pārtraukumu uz zemes ir spēkā šādi nosacījumi:

a) saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām lidojuma laika specifikācijas shēmās jānosaka šādi dalītu dienesta pienākumu elementi:

1) minimālais pārtraukuma uz zemes ilgums; un

2) iespējamība pagarināt ORO.FTL.205. punkta b) apakšpunktā noteikto *FDP*, ņemot vērā pārtraukuma uz zemes ilgumu, apkalpes locekļiem nodrošinātās atpūtas telpas un citus nozīmīgus faktorus;

b) pārtraukums uz zemes pilnībā ir uzskatāms par *FDP*;

c) pēc dalītu dienesta pienākumu veikšanas nedrīkst sekot saīsināta atpūta.

ORO.FTL.225 Dežūra un darbs lidostā

Ja ekspluatants norīko apkalpes locekļus uz dežūru vai darbu lidostā, saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām ir spēkā šādi nosacījumi:

a) dežūra un darbs lidostā ir jānorāda darbu sarakstā, kā arī dežūras sākuma un beigu laiks jānosaka un jāpaziņo savlaicīgi attiecīgajiem apkalpes locekļiem, lai tie varētu plānot pienācīgu atpūtu;

b) ir uzskatāms, ka apkalpes loceklis uzsāk dežūru lidostā ar brīdi, kad tas noziņo ziņošanas punktā, un beidz dežūru brīdī, kad beidzas paziņotais dežūras periods lidostā;

c) dežūra lidostā ORO.FTL.210. punkta un ORO.FTL.235. punkta mērķiem pilnībā ir uzskatāma par darba periodu;

d) darbs lidostā pilnībā ir uzskatāms par darba periodu, un *FDP* jāaprēķina pilnībā no ziņošanas laika par darbu lidostā;

e) ekspluatantam jānodrošina izmitināšanas vieta apkalpes loceklim, kas veic dežūru lidostā;

f) lidojuma laika specifikācijas shēmās ir jānorāda šādi elementi:

1) maksimālais dežūras ilgums;

2) dežūras ietekme uz maksimālo *FDP*, ko var piešķirt, ņemot vērā telpas, kas nodrošinātas apkalpes locekļiem atpūtai un citus nozīmīgus faktorus, piemēram:

— nepieciešamību apkalpes locekļiem būt pastāvīgā gatavībā,

— dežūras izraisītos miega traucējumus un

— savlaicīgu paziņošanu, lai nodrošinātu iespēju izgulēties starp izsaukšanu pildīt pienākumus un noteikto *FDP*;

3) minimālais atpūtas periods pēc dežūras, pēc kuras nav *FDP* piešķīruma;

▼M3

4) metode, ar kuru saskaņā tiek skaitīts dežūrā pavadītais laiks, kas nav dežūra lidostā, lai aprēķinātu kopējos darba periodus.

ORO.FTL.230 Rezerve

Ja ekspluatants norīko apkalpes locekļus rezervei, saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām ir spēkā šādi nosacījumi:

a) rezerve ir jāiekļauj darbu sarakstā;

b) lidojuma laika specifikācijas shēmās ir jānorāda šādi elementi:

1) maksimālais jebkura atsevišķa rezerves perioda ilgums;

2) secīgu rezerves dienu skaits, ko var piešķirt apkalpes loceklim.

ORO.FTL.235 Atpūtas periodi

a) Minimālais atpūtas periods mājas bāzē:

1) minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas mājas bāzē jābūt vismaz tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai 12 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu;

2) atkāpjoties no 1) punkta, b) apakšpunktā noteikto minimālo atpūtas periodu piemēro, ja ekspluatants nodrošina apkalpes loceklim atbilstīgu izmitināšanu mājas bāzē.

b) Minimālais atpūtas periods ārpus mājas bāzes.

Minimālajam atpūtas periodam pirms *FDP* sākšanas ārpus mājas bāzes jābūt vismaz tikpat ilgam kā darba periodam pirms tā vai 10 stundas ilgam, izvēloties ilgāko periodu. Šajā periodā papildus ceļā pavadītajam laikam un fizioloģiskajām vajadzībām atvēlētajam laikam iekļauj iespēju astoņu stundu gulēšanai.

c) Saīsināta atpūta.

Atkāpjoties no a) un b) apakšpunkta, lidojuma laika specifikācijas shēmās var saīsināt minimālos atpūtas periodus saskaņā ar attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ņemot vērā šādus elementus:

1) minimālais saīsinātās atpūtas periods;

2) secīgā atpūtas perioda paildzināšana;

3) *FDP* saīsināšana pēc saīsinātas atpūtas.

d) Atkārtoti pagarināti atpūtas periodi.

Lidojuma laika specifikācijas shēmās jānorāda atkārtoti pagarināti atpūtas periodi, ar kuriem kompensē kopīgo nogurumu. Minimālais atkārtoti pagarinātas atpūtas periods ir 36 stundas, tostarp divas vietējās naktis, tā, lai laiks starp viena atkārtoti pagarinātas atpūtas perioda beigām un nākamā atkārtoti pagarinātas atpūtas perioda sākumu nekad nebūtu ilgāks par 168 stundām. Atkārtoti pagarinātas atpūtas periods divas reizes mēnesī jāpaildzina līdz divām vietējām dienām.

▼M3

e) Lidojuma laika specifikācijas shēmās jānorāda papildu atpūtas periodi saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, ar kuriem kompensē:

1) laika zonu atšķirību un *FDP* pagarinājumu ietekmi;

2) papildu kopīgo nogurumu, ko izraisījuši diennakts ritmu traucējoši grafiki;

3) mājas bāzes maiņu.

ORO.FTL.240 Ēdināšana

a) Lai neviena apkalpes locekļa veiktspēja nepasliktinātos, *FDP* laikā jānodrošina iespēja paēst un padzerties, jo īpaši ja *FDP* pārsniedz sešas stundas.

b) Ekspluatantam jānorāda savā ekspluatācijas rokasgrāmatā, kā *FDP* laikā tiek nodrošināta apkalpes locekļu ēdināšana.

ORO.FTL.245 Mājas bāzes, lidojumu laika, darba un atpūtas periodu uzskaite

a) Ekspluatantam 24 mēnešus jāsaglabā šāda informācija:

1) individuāla uzskaites dokumentācija par katru apkalpes locekli, tostarp par:

i) lidojumu laikiem;

ii) katra darba perioda un *FDP* sākumu, ilgumu un beigām;

iii) atpūtas periodiem un brīvajām dienām, kad nav nekādu dienesta pienākumu;

iv) norādīto mājas bāzi;

2) ziņojumi par pagarinātiem lidojuma darba laika periodiem un saīsinātiem atpūtas periodiem.

b) Pēc pieprasījuma ekspluatants sagatavo lidojumu laiku, darba un atpūtas periodu atsevišķu uzskaites dokumentu kopijas:

1) attiecīgajam apkalpes loceklim;

2) citam ekspluatantam par apkalpes locekli, kas ir attiecīgā ekspluatanta apkalpes loceklis vai kļūst par tādu.

c) Uzskaites dokumenti, kas minēti CAT.GEN.MPA.100. punkta b) apakšpunkta 5) punktā par apkalpes locekļiem, kas strādā pie vairāk nekā viena ekspluatanta, jāglabā 24 mēnešus.

ORO.FTL.250 Noguruma vadības apmācība

a) Ekspluatants nodrošina sākotnējo un atkārtoto noguruma vadības apmācību apkalpes locekļiem un darbiniekiem, kas gatavo un aktualizē apkalpes darbu sarakstus, kā arī attiecīgajiem vadošajiem darbiniekiem.

b) Apmācībai jānotiek saskaņā ar ekspluatanta izveidotu mācību programmu, kas aprakstīta ekspluatācijas rokasgrāmatā. Mācību programmā jābūt ietvertai informācijai par iespējamajiem noguruma cēloņiem un sekām, kā arī pasākumiem noguruma mazināšanai.

▼**M21**

I papildinājums

DEKLARĀCIJA

atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju

Ekspluatants

Nosaukums:

Vieta, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, vieta, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai ir rezidents, un vieta, no kuras tiek vadīta darbība:

Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:

Gaisa kuģu ekspluatācija

Ekspluatācijas sākuma datums vai datums, no kura piemēro izmaiņas:

Informācija par gaisa kuģiem, ekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju ([1]):

Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:

Gaisa kuģa *MSN* ([2])	Gaisa kuģa tips	Gaisa kuģa reģistrācija ([3])	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veids(-i) ([4])	Organizācija, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību ([5])

Ekspluatants pirms šādas ekspluatācijas saņem iepriekšēju apstiprinājumu ([6]) vai speciālu apstiprinājumu ([7]) konkrētai ekspluatācijai.

Attiecīgā gadījumā – informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem. Pievieno speciālo apstiprinājumu sarakstu, kurā ietver:

— attiecīgā gadījumā – speciālos apstiprinājumus, ko piešķīrusi trešā valsts;

— ar ekspluatācijas kredītiem veikto darbību nosaukumus (piemēram, *EFVS 200, SA CAT I* u. c.).

Attiecīgā gadījumā – informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (attiecīgā gadījumā pievieno atļauju(-as)).

Attiecīgā gadījumā – saraksts, kurā norādīti alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai (*AltMoC*) ar atsaucēm uz saistītajiem *AMC*, ko tie aizstāj (pievieno *AltMoC*).

Paziņojumi

☐ Ekspluatants atbilst un arī turpmāk atbildīs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām.

☐ Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atbilst prasībām, kas noteiktas Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumā (*Part-ORO*), V pielikumā (*Part-SPA*), VI pielikumā (*Part-NCC*) vai VIII pielikumā (*Part-SPO*), un visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem, kā noteikts *Part-ORO* ORO.GEN.110. punkta b) apakšpunktā.

☐ Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir:

— derīgs lidojumderīguma sertifikāts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 vai trešā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem – saskaņā ar *ICAO* 8. pielikumu; un

— ja tos izmanto *SPO* darbībām – spēkā esošs nomas līgums saskaņā ar ORO.SPO.100. punktu.

▼**M21**

☐ Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir apliecība saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu, kā noteikts *Part-ORO* ORO.FC.100. punkta c) apakšpunktā, un attiecīgā gadījumā salona apkalpes locekļi ir apmācīti saskaņā ar *Part-ORO CC* apakšiedaļu.
☐ (Attiecīgā gadījumā) Ekspluatants ir ieviesis atzītu nozares standartu un pierādījis atbilstību tam. Atsauce uz standartu: Sertifikācijas struktūra: Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:
☐ Ekspluatants paziņos kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautajos un tai pielikumā pievienotajos *AltMoC* sarakstos un tajos ietvertajā informācijā, kā prasīts *Part-ORO* ORO.GEN.120. punkta a) apakšpunktā.
☐ Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.
Datums un atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts.

([1]) Ja nav pietiekami daudz vietas, lai nepieciešamo informāciju norādītu deklarācijā, informāciju norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.
([2]) Ražotāja sērijas numurs.
([3]) Ja gaisa kuģis arī ir reģistrēts *AOC* turētājam, norāda AOC turētājam piešķirtās *AOC* numuru.
([4]) "Ekspluatācijas veids(-i)" ir veids, kādā šo gaisa kuģi ekspluatē, piemēram, nekomerciāla ekspluatācija vai specializēta ekspluatācija, piemēram, aerofotografēšanas lidojumi, gaisa reklāmas lidojumi, ziņu mediju lidojumi, televīzijas un filmu lidojumi, izpletņlēkšana, pārbaudes lidojumi pēc tehniskās apkopes.
([5]) Informācija par organizāciju, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, tās adresi un apstiprinājuma atsauci.
([6]) a) Ekspluatācija ar jebkādu bojātu obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) instrumentu, iekārtu, komponentu vai funkciju (ORO.MLR.105. punkta b), f) un j) apakšpunkts, NCC.IDE.A.105., NCC.IDE.H.105., SPO.IDE.A.105. un SPO.IDE.H.105. punkts).
b) Ekspluatācija, kurai vajadzīga iepriekšēja atļauja vai apstiprinājums, ietverot visu šādu ekspluatāciju:
— specializētai ekspluatācijai – trešā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšana ar apkalpi un nomāšana bez apkalpes (ORO.SPO.100. punkta c) apakšpunkts);
— paaugstināta riska komerciāla specializēta ekspluatācija (ORO.SPO.110. punkts);
— nekomerciāla ekspluatācija bez salona apkalpes locekļa ar gaisa kuģi, kura *MOPSC* ir vairāk par 19 (ORO.CC.100. punkta d) apakšpunkts);
— tādu *IFR* ekspluatācijas minimumu izmantošana, kas ir zemāki par valsts publicētajiem (NCC.OP.110. punkts un SPO.OP.110. punkts);
— degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties (NCC.OP.157. punkts);
— specializēta ekspluatācija (*SPO*) bez skābekļa virs 10 000 pēdām (SPO.OP.195. punkts).

([7]) Ekspluatācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (*Part-SPA*), ieskaitot B apakšdaļu "Ekspluatācija, izmantojot veiktspējas navigāciju (*PBN*)", C apakšdaļu "Ekspluatācija, ievērojot navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas (*MNPS*)", D apakšdaļu "Ekspluatācija gaisa telpā ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (*RVSM*)", E apakšdaļu "Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (*LVO*)", G apakšdaļu "Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi", K apakšdaļu "Helikopteru lidojumi atklātā jūrā" un N apakšdaļu "Helikopteru precīzā nolaišanās un izlidošana ar samazinātiem *VFR* minimumiem".

▼B

IV PIELIKUMS

KOMERCIĀLIE GAISA PĀRVADĀJUMI

[PART-CAT]

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

CAT.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

▼M14

_____

▼B

1. SADAĻA

Gaisa kuģi ar dzinēju

▼M21

CAT.GEN.MPA.100 Apkalpes pienākumi

a) Apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:

1) ir saistīti ar gaisa kuģa un tajā atrodošos personu drošību; un

2) ir konkrēti aprakstīti lidojumu veikšanas rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.

b) Apkalpes loceklis:

1) ziņo komandierim par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;

2) ziņo komandierim par visiem incidentiem, kas apdraudējuši vai varētu būt apdraudējuši ekspluatācijas drošumu, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;

3) ievēro visas attiecīgās prasības, kas noteiktas ekspluatanta sistēmā ziņošanai par atgadījumiem;

4) ievēro visus lidojuma un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;

5) veicot darba pienākumus pie vairāk nekā viena ekspluatanta:

i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām;

ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām; un

iii) katram ekspluatantam sniedz vajadzīgos datus par lidojumiem ar vairāk nekā vienu gaisa kuģu tipu vai variantu.

▼M21

c) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

1) būdams psihoaktīvu vielu ietekmē vai būdams darbnespējīgs traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ;

2) ja nav pagājis pieņemams laiks pēc dziļūdens niršanas vai asins nodošanas;

3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;

4) ja apkalpes loceklis šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai

5) ja apkalpes loceklis zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 7.5. punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu.

▼B

CAT.GEN.MPA.105 Komandiera pienākumi

a) Komandieris izpilda gan CAT.GEN.MPA.100. punktā noteiktos pienākumus, gan:

1) atbild par visu gaisa kuģī esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību no brīža, kad viņš ierodas gaisa kuģī, līdz brīdim, kad pēc lidojuma beigām viņš gaisa kuģi atstāj;

2) atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību:

i) lidmašīnām – no brīža, kad lidmašīna ir gatava izkustēties no vietas, lai veiktu manevrēšanu pirms pacelšanās, līdz brīdim, kad lidojuma beigās tā apstājas un ir izslēgts(-i) galvenais dzinējs(-i);

ii) helikopteriem – laikā, kad darbojas propelleri;

3) ir pilnvarots dot visas pavēles un veikt atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu gaisa kuģa, kā arī tajā pārvadāto personu un/vai īpašuma drošību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.c punktam;

4) ir pilnvarots izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkuru kravas daļu, kas, viņaprāt, varētu apdraudēt gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošību;

5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas varētu būt tādā alkohola vai narkotisku vielu ietekmē, ka varētu tikt apdraudēta gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošība;

6) ir tiesīgs atteikt pasažieru bez iebraukšanas tiesībām, deportētu vai apcietinājumā esošu personu transportēšanu, ja minēto personu pārvadāšana palielina šā gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošības apdraudējumu;

▼B

7) nodrošina visu pasažieru instruktāžu par avārijas izeju atrašanās vietām un attiecīgo drošības un avārijas ierīču izvietojumu un izmantošanu;

8) nodrošina visu ekspluatācijas procedūru un kontrolsarakstu atbilstību lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām prasībām;

9) lidojuma svarīgākajās fāzēs nevienam apkalpes loceklim neļauj veikt nekādas darbības, izņemot pienākumus, kas vajadzīgi gaisa kuģa drošas ekspluatācijas garantēšanai;

▼M8

10) nodrošina, ka:

i) lidojuma parametru reģistratori lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti;

ii) tāda notikuma gadījumā, kas nav nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par kuru jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.160. punkta a) apakšpunktu, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti, un

iii) nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadījumā, vai ja izmeklēšanas iestāde ir devusi norādījumus par lidojuma parametru reģistratoru ierakstīto datu saglabāšanu:

A) lidojuma parametru reģistratoru ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;

B) lidojuma parametru reģistratori tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti, un

C) pirms iziešanas no lidojuma apkalpes nodalījuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus;

▼B

11) pieņem lēmumu par to, vai atļaut vai neatļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no iekārtām, saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*);

▼M15

12) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1321/2014 I pielikumā (M daļā) noteiktajām prasībām;

13) pārliecinās, ka attiecīgais avārijas aprīkojums ir ērti pieejams tūlītējai lietošanai;

14) lidojuma beigās gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai lidojuma žurnālā, lai nodrošinātu nepārtrauktu lidojumu drošību, reģistrē lidojuma, izmantošanas datus un visus zināmos vai iespējamos gaisa kuģa defektus.

▼B

b) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, komandieris vai pilots, kam deleģēta lidojuma vadība, veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētajos apstākļos. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

c) Komandieris kompetentajai iestādei sniedz *ACAS* ziņojumu, ja gaisa kuģis lidojuma laikā veicis manevrus, reaģējot uz gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas (*ACAS*) rekomendāciju attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes (*RA*).

d) Putnu izraisīts apdraudējums un sadursmes ar putniem.

1) Ja novērots iespējams putnu izraisīts apdraudējums, komandieris, tiklīdz, izpildot lidojuma apkalpes darba pienākumus, tas iespējams, informē vietējo gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*).

▼B

2) Ja sadursme ar putnu radījusi gaisa kuģim ievērojamus bojājumus vai ja šīs sadursmes dēļ nedarbojas vai nepareizi darbojas kāda būtiska gaisa kuģa ierīce, par šo gaisa kuģi atbildīgais komandieris pēc nosēšanās sniedz kompetentajai iestādei rakstisku ziņojumu par sadursmi ar putniem.

▼M15

e) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienesta (*ATS*) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.

▼B

CAT.GEN.MPA.110 Komandiera pilnvaras

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visas personas gaisa kuģī ievēro visas likumīgās gaisa kuģa komandiera pavēles, lai garantētu tajā pārvadāto personu vai īpašuma drošību.

CAT.GEN.MPA.115 Personāls vai apkalpes locekļi, kas atrodas pasažieru salonā, bet nav salona apkalpes locekļi

Attiecībā uz personālu vai apkalpes locekļiem, kas nav ekspluatācijā iesaistītie pasažieru salona apkalpes locekļi, kuri veic pienākumus gaisa kuģa pasažieru salonā, ekspluatants nodrošina, lai:

a) pasažieri tos nesajauktu ar salona apkalpes locekļiem;

b) tie neieņemtu salona apkalpes locekļiem paredzētās darba vietas;

c) tie netraucētu salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus.

CAT.GEN.120 Kopēja valoda

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.

▼M5

CAT.GEN.MPA.124 Gaisa kuģu manevrēšana

Ekspluatants izstrādā gaisa kuģu manevrēšanas procedūras, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju un lai uzlabotu skrejceļu drošību.

▼B

CAT.GEN.MPA.125 Lidmašīnas manevrēšana uz zemes

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu lidlauka kustības zonā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

a) ir pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai

b) ir saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:

1) sagatavota, lai veiktu kuģa manevrēšanu;

2) apguvusi radiotelefona izmantošanu;

3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (*ATC*) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām;

4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

CAT.GEN.MPA.130 Helikoptera propellera iedarbināšana

Helikoptera propelleru drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

▼B

CAT.GEN.MPA.135 Iekļūšana lidojuma apkalpes nodalījumā

a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpes nodalījumā iekļūt vai tajā vest var tikai personas, kas ir lidmašīnas apkalpes locekļi, kam uzdots piedalīties lidojumā, izņemot personas, kas ir:

1) apkalpes locekļi, kas pilda pienākumus;

2) kompetentās iestādes pārstāvji vai inspektori, kam jāatrodas kabīnē, lai pildītu dienesta pienākumus; vai

3) personas, kas saņēmušas atļauju un ko kabīnē ved saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām instrukcijām.

b) Komandieris nodrošina, ka:

1) citu personu piekļuve lidojuma apkalpes nodalījumam nenovirza uzmanību vai netraucē lidojuma norisei; un,

2) visas personas, ko ved lidojuma apkalpes nodalījumā, ir iepazīstinātas ar attiecīgām drošības procedūrām.

c) Galīgo lēmumu par piekļuvi lidojuma apkalpes nodalījumam pieņem komandieris.

CAT.GEN.MPA.140 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību, un veic atbilstīgus pasākumus, lai šādu ierīču lietošanu novērstu.

▼M14

CAT.GEN.MPA.141 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (*EFB*) izmantošana

a) Ja gaisa kuģī izmanto *EFB*, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veiktspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

b) Ekspluatants neizmanto B tipa *EFB* lietotni, ja tā nav apstiprināta saskaņā ar V pielikuma (Part-SPA) M apakšdaļu.

▼B

CAT.GEN.MPA.145 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī

Ekspluatants nodrošina, ka vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas iekārtām visos viņa gaisa kuģos, lai nodrošinātu tūlītēju saziņu ar glābšanas koordinācijas centriem (*RCC*).

▼M15

CAT.GEN.MPA.150 Piespiedu nosēšanās – lidmašīnām

Lidmašīnu, kuras apstiprinātā pasažieru vietu konfigurācija ir lielāka par 30 vietām, lidojumos, ko veic virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēšanos, pārsniedzot 120 lidojuma minūtes ar kreisēšanas ātrumu vai 400 jūras jūdzes – izvēloties mazāko rādītāju –, ekspluatants ekspluatē tikai gadījumos, ja lidmašīna atbilst piemērojamā(-ās) sertifikācijas specifikācijā vai specifikācijās aprakstītām prasībām par piespiedu nosēdināšanu uz ūdens.

▼B

CAT.GEN.MPA.155 Kaujas ieroču un munīcijas pārvadājumi

a) Ekspluatants kaujas ieročus un munīciju gaisa kuģī pārvadā tikai tādos gadījumos, ja visas iesaistītās valstis, kuru gaisa telpu paredzēts pārlidot vai šķērsot iespējamo noviržu dēļ, izdevušas apstiprinājumu tādai darbībai.

b) Pēc apstiprinājuma saņemšanas ekspluatants nodrošina, ka:

1) šos ieročus gaisa kuģī glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un,

▼B

2) šaujamieročus ved nepielādētus.

c) Ekspluatants nodrošina, ka pirms lidojuma sākuma komandierim dara zināmu pārvadāšanai gaisa kuģī paredzēto kaujas ieroču un munīcijas sīku aprakstu un atrašanās vietu gaisa kuģī.

CAT.GEN.MPA.160 Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumi

a) Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka viņu informē par visiem sporta ieročiem, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi.

b) Ekspluatants, kas atļauj pārvadāt sporta ieročus, nodrošina, ka:

1) šos ieročus gaisa kuģī glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un,

2) šaujamieročus vai citus ieročus, kuros var būt munīcija, ved nepielādētus.

c) Sporta ieroču munīciju var pārvadāt bagāžā, ko pasažieri nodod lidostā, ievērojot konkrētus ierobežojumus un saskaņā ar tehniskajām instrukcijām.

CAT.GEN.MPA.161 Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumu atvieglojumi

Neskarot CAT.GEN.MPA.160. punkta b) apakšpunktu, helikopteros ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*) 3 175 kg vai mazāk, ko izmanto lidojumiem dienā maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, sporta ieročus var pārvadāt tādā vietā, kam var piekļūt lidojuma laikā, ja ekspluatants ir izstrādājis atbilstīgas procedūras un ja šos ieročus nav iespējams novietot tādā vietā, kurai lidojuma laikā nevar piekļūt.

CAT.GEN.MPA.165 Cilvēku pārvadāšanas veids

Ekspluatants veic visus pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona lidojuma laikā neatrodas tādā gaisa kuģa nodalījumā, kas nav paredzēts cilvēkiem, izņemot gadījumus, ja komandieris ir devis atļauju īslaicīgi piekļūt šādam nodalījumam:

a) lai veiktu pasākumus, kas vajadzīgi gaisa kuģa vai kāda cilvēka, dzīvnieka vai preču drošībai tajā; vai

b) kur pārvadā kravu vai piegādes un kas konstruēts tā, lai cilvēki tam lidojuma laikā varētu piekļūt.

▼M12

CAT.GEN.MPA.170 Psihoaktīvas vielas

a) Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai neļautu gaisa kuģī iekāpt vai tajā atrasties nevienai personai, kas ir tādā psihoaktīvo vielu ietekmē, ka varētu apdraudēt gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību.

b) Lai nodrošinātu, ka gaisa kuģa un tajā esošo personu drošība netiek apdraudēta, ekspluatants izstrādā un īsteno politiku nolūkā novērst un konstatēt psihoaktīvo vielu problemātiskas lietošanas gadījumus, kuros iesaistīti tā tiešā kontrolē esoši lidojuma un salona apkalpes locekļi un cits drošību ietekmējošs personāls.

▼M12

c) Neskarot piemērojamos valsts tiesību aktus par datu aizsardzību attiecībā uz fizisku personu pārbaudēm, ekspluatants izstrādā un īsteno objektīvu, pārredzamu un nediskriminējošu procedūru nolūkā novērst un konstatēt psihoaktīvo vielu problemātiskas lietošanas gadījumus, kuros iesaistīti attiecīgā ekspluatanta lidojuma un salona apkalpes locekļi un cits drošību ietekmējošs personāls.

d) Apstiprināta pozitīva pārbaudes rezultāta gadījumā ekspluatants informē tā kompetento iestādi un par attiecīgo personālu atbildīgo iestādi, piemēram, sertificēšanas iestādes ārstu, kas izsniedz veselības apliecības.

CAT.GEN.MPA.175 Drošības apdraudējums

a) Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka nevienas personas neapdomīga, tīša vai nevērīga rīcība vai bezdarbība:

1) neapdraud gaisa kuģi vai tajā esošās personas; vai

2) nerada vai nepieļauj tādus apstākļus, ka gaisa kuģis apdraud kādu personu vai īpašumu.

b) Ekspluatants nodrošina, ka, pirms lidojuma apkalpe uzsāk lidojumus aviolīnijās, ir veikta tās psiholoģiskā novērtēšana nolūkā:

1) apzināt lidojuma apkalpes psiholoģiskās īpašības un piemērotību darba videi un

2) samazināt iespējamību, ka varētu tikt nelabvēlīgi traucēta gaisa kuģa droša ekspluatācija.

c) Ņemot vērā ekspluatanta darbības apjomu, būtību un sarežģītību, ekspluatants b) apakšpunktā minēto psiholoģisko novērtēšanu var aizstāt ar iekšēju lidojuma apkalpes psiholoģisko īpašību un piemērotības novērtēšanu.

▼B

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

a) Katrā lidojumā (ja nav norādīts citādi) gaisa kuģī ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:

1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (*AFM*) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);

2) reģistrācijas apliecības oriģināls;

3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;

4) trokšņa līmeņa sertifikāts ar tulkojumu angļu valodā, ko veikusi par trokšņa līmeņa sertifikātu izdošanu atbildīgā iestāde;

▼M4

5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) apstiprināta kopija, kā arī tulkojums angļu valodā, ja *AOC* izdots citā valodā;

6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācijas, kas izdotas kopā ar *AOC*, kā arī tulkojums angļu valodā, ja šīs ekspluatācijas specifikācijas izdotas citā valodā;

▼B

7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licences oriģināls (attiecīgos gadījumos);

8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);

9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;

▼M15

10) gaisa kuģa tehniskais žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1321/2014 I pielikumu (M daļu);

▼B

11) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);

12) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;

13) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;

14) lidojuma apkalpes nodalījumā viegli pieejama informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma apgabalā;

15) apkalpes locekļiem viegli pieejamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;

16) obligāto iekārtu saraksts (*MEL*);

17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;

18) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;

19) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā);

20) masas un līdzsvara dokumentācija;

21) attiecīgos gadījumos – lidojuma veikšanas plāns;

22) paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem (*SCP*) un īpašām kravām (attiecīgā gadījumā); un

23) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

b) Neskarot a) apakšpunkta prasības, veicot lidojumus dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, 24 stundu laikā paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai paliekot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ekspluatācijas vietā, lidlaukā vai ekspluatācijas vietā var uzglabāt šādus dokumentus un informāciju:

1) trokšņa līmeņa sertifikātu;

2) gaisa kuģa radionavigācijas sakaru izmantošanas licenci;

3) lidojumu žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu;

4) gaisa kuģa tehnisko žurnālu;

5) *NOTAM* un *AIS* instruktāžas dokumentāciju;

6) meteoroloģisko informāciju;

7) paziņojumu par *SCP* un īpašām kravām (attiecīgā gadījumā); un

8) masas un līdzsvara dokumentāciju.

▼B

c) Neskarot a) apakšpunktu, ja a) apakšpunkta 2.–8. punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

CAT.GEN.MPA.185 Informācija uz zemes

a) Ekspluatants nodrošina, ka vismaz katra lidojuma vai secīgu lidojumu laikā:

1) uz zemes tiek uzglabāta informācija, kas attiecas uz konkrēto lidojumu un atbilst konkrētajam ekspluatācijas veidam;

2) informāciju uzglabā tik ilgi, kamēr to nokopē tur, kur to arhivēs; vai, ja tas nav iespējams:

3) to pašu informāciju gaisa kuģī ved līdzi ugunsdrošā konteinerā.

b) Informācija, kas minēta a) apakšpunktā, ir:

1) attiecīgā gadījumā – lidojuma veikšanas plāna kopija;

2) gaisa kuģa tehniskā žurnāla attiecīgās(-o) daļas(-u) kopijas;

3) ar maršrutu saistīti *NOTAM* dokumenti, ja ekspluatants tos īpaši rediģējis;

4) attiecīgos gadījumos – masas un līdzsvara dokumentācija; un

5) paziņojums par īpašām kravām.

CAT.GEN.MPA.190 Dokumentu un reģistru uzrādīšana

Komandieris iespējami drīz pēc iestādes pilnvarotas personas lūguma šai personai uzrāda vajadzīgo dokumentāciju, kam jābūt gaisa kuģī.

▼M16

CAT.GEN.MPA.195 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana

a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.

b) Lai nodrošinātu saskaņā ar šo regulu uzstādāmo lidojuma parametru reģistratoru pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.

c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistratoriem. Tomēr šo lidojuma parametru reģistratoru pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.

d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.

▼M16

e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.

f) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 un Regulas (ES) 2016/679 ([1]) piemērošanu:

1) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti, ja vien šādi ierakstītie dati neatbilst kādam no turpmāk minētajiem nosacījumiem:

i) ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;

ii) tie ir deidentificēti;

iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;

3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

3.a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:

i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.

([1]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).

▼B

CAT.GEN.MPA.200 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

a) Ja šajā pielikumā nav atļauts citādi, bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu* (*ICAO* Dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar to papildinājumiem un jebkuriem citiem pielikumiem vai labojumiem.

b) Bīstamos izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:

1) saskaņā ar minēto Tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai

2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.

c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.

d) Ekspluatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.

e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, par:

1) jebkuriem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem;

2) nedeklarētiem vai nepareizi deklarētiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod kravas nodalījumā vai pasta sūtījumos; vai

3) Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod pie pasažieriem vai apkalpes locekļiem vai to bagāžā.

f) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām pasažieriem tiktu sniegta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.

g) Ekspluatants nodrošina, ka atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

▼M8

CAT.GEN.MPA.205 Gaisa kuģa izsekošanas sistēma – lidmašīnas

a) Ekspluatants lidojumu operatīvas kontroles nodrošināšanas sistēmas ietvaros vēlākais līdz 2018. gada 16. decembrim izveido un turpmāk uztur gaisa kuģa izsekošanas sistēmu, kas aptver b) apakšpunktam atbilstošus lidojumus, ja tos veic ar šādām lidmašīnām:

1) lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2018. gada 16. decembra un kurās papildus sekundārās novērošanas radiolokatora transponderam uzstādītas iekārtas atrašanās vietas norādīšanai;

2) visas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2018. gada 16. decembrī vai vēlāk, un

3) visas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 45 500 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2018. gada 16. decembrī vai vēlāk.

b) Ekspluatants izseko lidojumus no pacelšanās līdz nolaišanās brīdim, izņemot, ja plānotais maršruts vai plānotās novirzes ir pilnībā iekļautas gaisa telpas blokos, kur:

▼M8

1) parasti tiek nodrošināts *ATS* novērošanas pakalpojums, ko papildina *ATC* novērošanas sistēmas, kuras ar atbilstošu intervālu ilgumu nosaka gaisa kuģa atrašanās vietu, un

2) ekspluatants kompetentajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem ir iesniedzis nepieciešamo kontaktinformāciju.

▼M24

CAT.GEN.MPA.210 Briesmās esoša gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšana – lidmašīnas

No 2025. gada 1. janvāra šādas lidmašīnas ir aprīkotas ar izturīgiem un automātiskiem līdzekļiem lidojuma precīza beigu punkta noteikšanai pēc negadījuma, kurā lidmašīna būtiski bojāta:

a) visas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2024. gada 1. janvārī vai vēlāk; un

b) visas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 45 500 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2024. gada 1. janvārī vai vēlāk.

▼M12

CAT.GEN.MPA.215 Atbalsta programma

a) Ekspluatants dara iespējamu, veicina un nodrošina, ka ir pieejama proaktīva un nerepresīva atbalsta programma, kas sniegs palīdzību un atbalstu lidojuma apkalpes locekļiem, lai tie spētu atpazīt, risināt un pārvarēt jebkuru problēmu, kas varētu negatīvi ietekmēt spēju droši izmantot savas apliecības piešķirtās tiesības. Šādu programmu dara pieejamu visiem lidojuma apkalpes locekļiem.

b) Neskarot piemērojamos valsts tiesību aktus par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un par šādu datu brīvu apriti, datu konfidencialitātes aizsardzība ir efektīvas atbalsta programmas priekšnosacījums, jo tā mudina izmantot šādu programmu un nodrošina tās godprātīgumu.

▼M14

_____

▼B

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

1. *SADAĻA*

Gaisa kuģi ar dzinēju

CAT.OP.MPA.100 Gaisa satiksmes vadības dienestu izmantošana

a) Ekspluatants nodrošina, ka:

1) gaisa telpai un piemērojamiem gaisa satiksmes noteikumiem atbilstīgu gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) pakalpojumus izmanto visos lidojumos, kad vien iespējams;

2) ekspluatācijas norādes lidojuma laikā, kas paredz pārmaiņas *ATS* lidojuma plānā, pirms nosūtīšanas gaisa kuģim pēc iespējas saskaņo ar attiecīgo *ATS* nodaļu.

b) Neskarot a) apakšpunktu, ja vien to obligāti neprasa gaisa telpas prasības, *ATS* izmantošana nav vajadzīga:

1) lidmašīnu, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, ekspluatācijai dienā saskaņā ar *VFR*;

2) helikopteru, kuru *MCTOM* ir 3 175 kg vai mazāka, ekspluatācijai dienā un maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi; vai

▼M20

3) helikopteru vietējā ekspluatācijā (*LHO*),

▼B

ja iespējams nodrošināt meklēšanas un glābšanas dienestu pasākumus.

▼M21

CAT.OP.MPA.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.

b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.

▼B

CAT.OP.MPA.105 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

a) Ekspluatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidiem piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

b) Ekspluatācijas vietu izmantošanas attiecas tikai uz:

1) lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju; un

2) helikopteriem.

▼M20

_____

▼M21

CAT.OP.MPA.107 Atbilstīgs lidlauks

Ekspluatants uzskata, ka lidlauks ir atbilstīgs, ja plānotās izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir vajadzīgie papildpakalpojumi, piemēram, gaisa satiksmes vadības pakalpojumi (*ATS*), pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskie ziņojumi, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti.

CAT.OP.MPA.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi

a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.

b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:

1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;

2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;

3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi;

▼M21

5) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;

6) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;

7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*);

8) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;

9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;

10) *IAP*;

11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (*ANS*);

12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;

13) ekspluatācijas specifikācijās paredzētos nosacījumus, tostarp visus speciālos apstiprinājumus ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem.

14) visus lidlauka, *IAP* vai vides nestandarta parametrus.

c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

d) Metodi, ko ekspluatants izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, un visas minētās metodes izmaiņas apstiprina kompetentā iestāde.

CAT.OP.MPA.115 Nolaišanās paņēmieni – lidmašīnas

a) Visas nolaišanās darbības veic kā stabilas nolaišanās darbības, izņemot gadījumus, kad kompetentā iestāde ir apstiprinājusi citu paņēmienu attiecībā uz īpašu nolaišanos uz īpaša skrejceļa.

b) Paņēmienu, kas paredz vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (*CDFA*), pielieto nolaišanās darbībām, izmantojot neprecīzas nolaišanās (NPA) procedūras, izņemot tādus īpašus skrejceļus, attiecībā uz kuriem kompetentā iestāde ir apstiprinājusi citu lidojuma paņēmienu.

▼M9

_____

▼B

CAT.OP.MPA.125 Instrumentālas izlidošanas un pieejas procedūras

a) Ekspluatants nodrošina, ka tiek izmantotas tās instrumentālās izlidošanas un pieejas procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks.

▼B

b) Neskarot a) apakšpunktu, komandieris var pieņemt *ATC* atļauju novirzīties no publiskotā izlidošanas vai ielidošanas maršruta, ievērojot drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemot vērā ekspluatācijas apstākļus. Pieejas beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar noteikto instrumentālās pieejas procedūru.

c) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatants var izmantot procedūras, kas atšķiras no a) apakšpunktā minētajām, ja valsts, kurā atrodas lidlauks, tās ir apstiprinājusi un tās ir noteiktas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M9

CAT.OP.MPA.126 Veiktspējas navigācija

Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja maršrutam vai procedūrai ir vajadzīga veiktspējas navigācija (*PBN*):

a) attiecīgā *PBN* navigācijas specifikācija ir norādīta *AFM* vai citā dokumentā, ko apstiprinājusi sertifikācijas iestāde kā daļu no lidojumderīguma novērtējuma vai kas balstās uz tādu apstiprinājumu; un

b) gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar attiecīgo navigācijas specifikāciju un ierobežojumiem *AFM* vai citā iepriekš minētajā dokumentā.

▼B

CAT.OP.MPA.130 Trokšņu mazināšanas procedūras – lidmašīnas

a) Izņemot gadījumus, kad veic *VFR* lidojumus ar lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, ekspluatants katram lidmašīnas tipam izstrādā atbilstīgas izlidošanas un atlidošanas/pieejas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa līmeni.

b) Šīs procedūras:

1) garantē, ka trokšņu mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un

2) ir vienkāršas, viegli īstenojamas un būtiski neietekmē apkalpes darba slodzi lidojuma kritiskajos posmos.

CAT.OP.MPA.131 Trokšņu mazināšanas procedūras – helikopteri

a) Ekspluatants nodrošina, ka, veicot pacelšanās un nosēšanās procedūras, tiek ņemta vērā nepieciešamība iespējami samazināt helikoptera radītā trokšņa līmeni.

b) Šīs procedūras:

1) garantē, ka trokšņu mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un

2) ir vienkāršas, viegli īstenojamas un būtiski neietekmē apkalpes darba slodzi lidojuma kritiskajos posmos.

CAT.OP.MPA.135 Ekspluatācijas maršruti un teritorijas – vispārējas prasības

a) Ekspluatants nodrošina, ka ekspluatāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādās teritorijās, kur:

▼M9

1) ir pieejamas plānotajai ekspluatācijai piemērotas kosmosa iekārtas, zemes iekārtas un dienesti, ieskaitot meteoroloģiskos dienestus;

▼B

2) ekspluatācijai paredzētā gaisa kuģa parametri atbilst obligātajām lidojuma augstuma prasībām;

3) gaisa kuģa iekārtas atbilst plānotās ekspluatācijas obligātajām prasībām; un

4) ir pieejamas atbilstīgas kartes un shēmas.

b) Ekspluatants nodrošina, lai darbības veiktu saskaņā ar visiem ierobežojumiem, ko kompetentā iestāde noteikusi ekspluatācijas maršrutos vai teritorijās.

c) Prasības, kas minētas a) apakšpunkta 1. punktā, nepiemēro tādu gaisa kuģu, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, ekspluatācijai dienā saskaņā ar *VFR*, izlidojot un ielidojot vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

▼M10

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.137 Ekspluatācijas maršruti un teritorijas – helikopteri

Ekspluatants nodrošina, ka:

a) 3. klases parametriem atbilstīgai helikopteru ekspluatācijai ir pieejamas piemērotas virsmas, lai veiktu drošu piespiedu nosēšanos, izņemot gadījumus, kad helikopteru ir atļauts ekspluatēt saskaņā ar CAT.POL.H.420;

b) 3. klases parametriem atbilstīgai helikopteru ekspluatācijai, veicot piekrastes tranzīta darbības, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauj procedūras, lai nodrošinātu piekrastes koridora platuma, kā arī helikoptera aprīkojuma atbilstību apstākļiem attiecīgajā brīdī.

CAT.OP.MPA.140 Maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez *ETOPS* apstiprinājuma

▼M16

a) Ja vien to nav apstiprinājusi kompetentā iestāde saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) F apakšdaļu, ekspluatants neekspluatē divdzinēju lidmašīnu bezvēja standarta apstākļos maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no piemērota lidlauka nekā atbilstīgā distance konkrētajam lidmašīnas tipam, kas ir kāda no šādām:

1) A klases lidmašīnām ar maksimālo operatīvo pasažieru vietu konfigurāciju (*MOPSC*) 20 vai vairāk vietu – distance, ko nolido 60 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;

2) A klases lidmašīnām ar *MOPSC* 19 vai mazāk vietu – distance, ko nolido 120 minūtēs vai, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde, līdz 180 minūtēm (turbodzinēju lidmašīnām), nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;

▼M16

3) B vai C klases lidmašīnām – izvēloties mazāko distanci no šādām:

i) distance, ko nolido 120 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;

ii) 300 jūras jūdžu.

▼B

b) Ekspluatants katra ekspluatējamā tipa vai varianta divdzinēju lidmašīnai nosaka ātrumu maksimālās distances aprēķināšanai līdz atbilstīgam lidlaukam, kas nepārsniedz V_{MO} (maksimālo ekspluatācijas ātrumu), ņemot vērā patieso gaisa ātrumu, ko lidmašīna var saglabāt, nedarbojoties vienam dzinējam.

c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants katram tipam vai variantam norāda šādu informāciju:

1) noteikto kreisēšanas ātrumu *OEI*; un

2) noteikto maksimālo distanci no atbilstīga lidlauka.

▼M16

d) Lai saņemtu a) apakšpunkta 2) punktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka:

1) ir ieviestas procedūras lidojumu plānošanai un lidmašīnas palaišanai reisā;

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

i) dzinēju eļļas patēriņa programma;

ii) dzinēju stāvokļa uzraudzības programma;

▼B

CAT.OP.MPA.145 Lidojuma minimālo augstumu noteikšana

a) Ekspluatants visos plānotā maršruta posmos nosaka:

1) minimālos lidojuma augstumus, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas, ņemot vērā C apakšdaļas prasības; un

2) metodi, kas lidojuma apkalpei jāizmanto, lai noteiktu šos augstumus.

b) Metodi minimālo lidojuma augstumu noteikšanai apstiprina kompetentā iestāde.

c) Ja minimālie lidojuma augstumi, kurus noteicis ekspluatants un valsts, virs kuras teritorijas notiek lidojums, atšķirtas, piemēro lielāko vērtību.

▼M20

CAT.OP.MPA.150 AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS

▼M20

_____

▼B

CAT.OP.MPA.155 Īpašu kategoriju pasažieru (*SCP*) pārvadāšana

a) Personas, kam lidojumā vajadzīgi īpaši apstākļi, palīdzība un/vai ierīces un ko uzskata par *SCP*, ir vismaz:

1) personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*), kas, neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 noteikumus, ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas ir ierobežotas kādas fiziskas (maņu orgānu vai motoriskas, pastāvīgas vai īslaicīgas) nespējas, garīgu noviržu vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai vecuma dēļ;

2) mazuļi un bērni bez pavadoņa; un

3) deportētas personas, pasažieri bez iebraukšanas tiesībām vai apcietinājumā esošas personas.

b) *SCP* pārvadā, ievērojot ekspluatanta izstrādāto procedūru nosacījumus, kas garantē gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību.

c) *SCP* nenosēdina un viņi neieņem vietas, no kurām var tieši piekļūt avārijas izejām vai kur viņu klātbūtne varētu:

1) traucēt salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus;

2) aizšķērsot piekļuvi avārijas aprīkojumam; vai

3) traucēt evakuāciju gaisa kuģa avārijas gadījumā.

d) Par *SCP* pārvadāšanu gaisa kuģī iepriekš informē komandieri.

CAT.OP.MPA.160 Bagāžas un kravas izvietošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

a) pasažieru salonā uzņem tikai tādu rokas bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot; un

b) visu bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai kaitējumu vai pārvietojoties aizšķērsot ejas un izejas, gaisa kuģī izvieto tā, lai novērstu kravas kustēšanos.

CAT.OP.MPA.165 Pasažieru sēdvietas

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai avārijas evakuācijas gadījumā viņi varētu palīdzēt un netraucētu gaisa kuģa evakuāciju.

CAT.OP.MPA.170 Pasažieru instruktāža

Ekspluatants nodrošina:

a) pasažieru instruktāžu un drošības demonstrējumus tādā veidā, lai atvieglotu procedūru īstenošanu avārijas gadījumā; un

▼M15

b) pasažieriem paredzētu instruktāžas shēmu, uz kuras norādes ar attēliem informē par drošības un avārijas aprīkojuma izmantošanu un avārijas izejām, ko pasažieri varētu izmantot.

▼B

CAT.OP.MPA.175 Lidojuma sagatavošana

a) Katram plānotajam lidojumam sastāda lidojuma veikšanas plānu, ņemot vērā gaisa kuģa darbības parametrus, citus ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgos gaidāmos apstākļus paredzētajā maršrutā un lidlaukos/attiecīgajās ekspluatācijas vietās.

b) Lidojumu neveic, iekams komandieris nav pārliecināts, ka:

1) ir ievērotas visas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a punkta 3. apakšpunktā minētās prasības par gaisa kuģa lidojumderīgumu un reģistrāciju, instrumentiem un iekārtām, masu un smaguma centra (*CG*) atrašanās vietu, bagāžu un kravu, kā arī gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumiem;

2) gaisa kuģi ekspluatē tikai saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (*CDL)*;

3) ir pieejamas tās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kuras nepieciešamas lidojuma norisei;

4) gaisa kuģī ir dokumenti, papildinformācija un veidlapas, kam jābūt pieejamām saskaņā ar CAT.GEN.MPA.180;

5) ir pieejamas paredzētajai gaisa kuģa ekspluatācijai vajadzīgās kartes, shēmas un pavaddokumenti vai līdzvērtīgi dati, tostarp dati par visām iespējamām maršruta izmaiņām;

▼M9

6) plānotajam lidojumam vajadzīgās kosmosa iekārtas, zemes iekārtas un dienesti ir pieejami un piemēroti;

▼M20

7) vajadzības gadījumā plānotajā lidojumā var ievērot lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumus par degvielu/enerģiju, eļļu, skābekli, minimālajiem drošiem augstumiem, lidlauka ekspluatācijas minimumiem un – attiecīgā gadījumā – rezerves lidlauku pieejamību;

▼M9

7a) veiktspējas navigācijai vajadzīgās navigācijas datubāzes ir piemērotas un atjauninātas; un

▼B

8) var ievērot jebkurus ekspluatācijas papildu ierobežojumus.

c) Neskarot a) apakšpunktu, lidojuma veikšanas plāns nav vajadzīgs lidojumiem, ko veic saskaņā ar *VFR*:

1) ar lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai

2) ar helikopteriem, kuru *MCTOM* ir 3 175 kg vai mazāka, dienā un maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vietējā teritorijā atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem.

▼M20

CAT.OP.MPA.177 *ATS* lidojuma plāna iesniegšana

a) Ja gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) lidojuma plāns nav iesniegts tāpēc, ka saskaņā ar gaisa satiksmes noteikumiem tāds nav jāiesniedz, iesniedz attiecīgu informāciju, kas vajadzības gadījumā ļauj aktivizēt trauksmes izziņošanas dienestus.

b) Veicot lidojumu no vietas, kur *ATS* lidojuma plānu nav iespējams iesniegt, komandieris vai ekspluatants *ATS* lidojuma plānu pārraida iespējami drīz pēc pacelšanās.

CAT.OP.MPA.180 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām

a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas:

1) ir piemērota veicamās ekspluatācijas veidam(-iem);

2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu, un

3) ir

i) degvielas/enerģijas pamatshēma, kas ir pamats degvielas/enerģijas pamatshēmai ar variācijām un individuālai degvielas/enerģijas shēmai; degvielas/enerģijas pamatshēma izriet no plašas drošuma un ekspluatācijas datu analīzes, pamatojoties uz nozares iepriekšējo sniegumu un pieredzi un piemērojot zinātniskus principus; ar degvielas/enerģijas pamatshēmu turpmāk uzskaitītajā secībā nodrošina gaisa kuģa drošu, efektīvu un lietderīgu ekspluatāciju; vai

ii) degvielas/enerģijas pamatshēma ar variācijām, kas ir degvielas/enerģijas pamatshēma, kad i) punktā minēto analīzi izmanto, lai izveidotu degvielas/enerģijas pamatshēmas variāciju, kas uzskaitītajā secībā nodrošina gaisa kuģa drošu, efektīvu un lietderīgu ekspluatāciju; vai arī

iii) individuāla degvielas/enerģijas shēma, kas izriet no ekspluatanta drošuma un ekspluatācijas datu salīdzinošās analīzes, piemērojot zinātniskus principus; šo analīzi izmanto, lai izveidotu degvielas/enerģijas shēmu ar augstāku vai līdzvērtīgu drošuma līmeni salīdzinājumā ar degvielas/enerģijas pamatshēmu, kas uzskaitītajā secībā nodrošina drošu, efektīvu un lietderīgu gaisa kuģa ekspluatāciju.

b) Visas degvielas/enerģijas shēmas ietver:

1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai;

2) lidlauka izvēles stratēģiju un

3) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.

c) Degvielas/enerģijas shēmu un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

d) Ja ekspluatants plāno piemērot individuālu degvielas/enerģijas shēmu, tas:

1) nosaka savas faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma pamatrādītājus;

▼M20

2) pierāda spēju atbalstīt ierosinātās individuālās degvielas/enerģijas shēmas īstenošanu, tostarp spēju veikt pienācīgu lidojuma vadību un nodrošināt attiecīgās drošuma informācijas apmaiņu starp lidojuma vadības personālu un lidojuma apkalpi, un

3) veic drošuma riska novērtējumu, kas parāda, kā tiek sasniegts tāds drošuma līmenis, kas līdzvērtīgs faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma līmenim.

CAT.OP.MPA.181 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām

a) Ekspluatants:

1) degvielas/enerģijas shēmas ietvaros izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai;

2) nodrošina, ka lidmašīnā ir pietiekams daudzums izmantojamas degvielas/enerģijas, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas;

3) izstrādā stratēģijas degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai procedūras, kuras iekļaujamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;

4) nodrošina, ka lidojuma degvielas/enerģijas plānošana pamatojas uz:

i) faktiskajiem konkrētā gaisa kuģa datiem, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas vai, ja tāda nav pieejama;

ii) lidmašīnas ražotāja sniegtajiem datiem.

b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu plānošana ietver ekspluatācijas apstākļus, saskaņā ar kuriem veicams lidojums; ekspluatācijas apstākļi ietver vismaz šādus datus:

1) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;

2) paredzamās masas;

3) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi;

4) atlikto tehniskās apkopes elementu un/vai konfigurācijas noviržu ietekme;

5) paredzamā izlidošanas un ielidošanas maršrutēšana un skrejceļi; un

6) paredzamās kavēšanās.

c) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

1) degvielas/enerģijas daudzumu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;

2) lidojuma degvielas/enerģijas daudzumu, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nolaišanās brīdim galamērķa lidlaukā;

3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;

▼**M20**

4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju:

i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai

ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, vienlaikus ļaujot lidmašīnai veikt drošu nosēšanos un pieļaujot novirzes no plānotās ekspluatācijas; šis daudzums ir degviela/enerģija vismaz 15 minūtēm pie gaidīšanas režīma ātruma 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos, ko aprēķina atbilstoši aplēstajai lidmašīnas masai, tai ierodoties galamērķa lidlaukā;

5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kuru aprēķina gaidīšanas režīma ātrumam 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos saskaņā ar aprēķināto lidmašīnas masu, ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs, un kas nedrīkst būt mazāka par:

i) virzuļdzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 45 minūtes, vai

ii) turbodzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;

6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas *ERA* lidlauka kritiskais scenārijs) gaisa kuģa tādas atteices gadījumā, kas ievērojami palielina degvielas/enerģijas patēriņu, viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;

7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

d) Ekspluatants nodrošina, ka pārplānošanas procedūras lidojuma laikā tās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai, kas nepieciešama, ja lidojumu turpina pa maršrutu vai uz galamērķa lidlauku, kuri nav sākotnēji plānotie, ir iekļauts c) apakšpunkta 2.–7. punkts.

CAT.OP.MPA.182 Degvielas/enerģijas shēma – lidlauka izvēles stratēģija lidmašīnām

a) Plānošanas posmā ekspluatants nodrošina, ka pēc lidojuma sākšanas ir pamatota pārliecība, ka lidlauks, kurā var veikt drošu nosēšanos, būs pieejams šā lidlauka paredzētajā izmantošanas laikā.

b) Lai nodrošinātu drošu nosēšanos ārkārtas vai avārijas situācijā pēc pacelšanās, ekspluatants plānošanas posmā izvēlas un lidojuma veikšanas plānā norāda pacelšanās rezerves lidlauku, ja:

1) meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā konkrētajam lidojumam ir zemāki par ekspluatanta noteiktajiem lidlauka nosēšanās minimumiem, vai

▼**M20**

2) izlidošanas lidlaukā nebūtu iespējams atgriezties citu iemeslu dēļ.

c) Pacelšanās rezerves lidlauks atrodas tādā attālumā no izlidošanas lidlauka, kas samazina pakļautības iespējamām ārkārtas vai avārijas situācijām risku. Izvēloties pacelšanās rezerves lidlauku, ekspluatants ņem vērā vismaz šādus aspektus:

1) faktiskie un prognozētie meteoroloģiskie apstākļi;

2) lidlauka infrastruktūras pieejamība un kvalitāte;

3) gaisa kuģa navigācijas un nosēšanās spējas ārkārtas vai avārijas apstākļos, ņemot vērā kritisko sistēmu dublējumu, un

4) piešķirtie apstiprinājumi (piemēram, īpaši tāli lidojumi ar divu dzinēju lidmašīnām (*ETOPS*), ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) utt.).

d) Plānošanas posmā katram instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojumam ekspluatants operatīvajos un gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) lidojuma plānos izvēlas un norāda vienu vai vairākus lidlaukus tā, lai normālas ekspluatācijas laikā būtu pieejamas divas drošas nosēšanās iespējas:

1) sasniedzot galamērķa lidlauku, vai

2) sasniedzot atgriešanās robežu – jebkurā pieejamajā degvielas/enerģijas *ERA* lidlaukā izolētu lidlauku lidojumu laikā; lidojumu uz izolētu lidlauku pēc atgriešanās robežas turpina tikai tad, ja pašreizējais meteoroloģisko apstākļu, satiksmes un citu ekspluatācijas apstākļu novērtējums liecina, ka paredzētajā izmantošanas laikā galamērķa lidlaukā var veikt drošu nosēšanos.

Ekspluatants no kompetentās iestādes iepriekš saņem apstiprinājumu izolēta lidlauka izmantošanai par galamērķa lidlauku.

e) Ekspluatants lidojuma plānošanai nodrošina pienācīgas drošuma rezerves, lai ņemtu vērā pieejamo prognozēto meteoroloģisko apstākļu iespējamu pasliktināšanos paredzamajā nosēšanās laikā.

f) Katram *IFR* lidojumam ekspluatants nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā galamērķa rezerves lidlaukā, ja tiek zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.

CAT.OP.MPA.185 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā – lidmašīnām

a) Ekspluatants izveido procedūras degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā, kas nodrošina:

1) plānošanas posmā (plānošana pirms lidojuma vai pārplānošana lidojuma laikā, vai abas) izdarīto pieņēmumu nepārtrauktu validāciju;

2) atkārtotu analīzi un koriģēšanu, ja nepieciešams;

3) ka gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur var veikt drošu nosēšanos, un

4) attiecīgu degvielas/enerģijas datu reģistrēšanu 1), 2) un 3) punkta vajadzībām.

▼**M20**

b) Ekspluatants ir ieviesis procedūras, lai pieprasītu komandierim no uzticama avota iegūt informāciju par kavēšanos, ja neparedzētu apstākļu dēļ var nākties nosēsties galamērķa lidlaukā ar mazāk nekā kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kā arī:

1) degvielu/enerģiju ceļa turpināšanai uz rezerves lidlauku, ja nepieciešams, vai

2) degvielu/enerģiju ceļa turpināšanai uz izolētu lidlauku.

c) Komandieris ar ziņojumu "MINIMUM FUEL" informē gaisa satiksmes vadību (*ATC*) par "minimāla degvielas/enerģijas daudzuma" stāvokli, ja komandieris:

1) ir apņēmies nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā un

2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka esošajā atļaujā var izraisīt nosēšanos ar mazāk nekā plānoto kritisko degvielas/enerģijas rezervi.

d) Komandieris, apraidot ziņojumu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", paziņo par "degvielas/enerģijas avārijas situāciju", ja ir aprēķināts, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

———————

CAT.OP.MPA.190 Degvielas/enerģijas shēma helikopteriem

a) Ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:

1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un

2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.

b) Degvielas/enerģijas shēma:

1) ir piemērota ekspluatācijas veidam(-iem) un

2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.

c) Degvielas/enerģijas shēma un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

CAT.OP.MPA.191 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – helikopteriem

a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros ekspluatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.

b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:

1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:

i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai

ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati; un

▼**M20**

2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:

i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;

ii) paredzamās masas;

iii) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi;

iv) atlikto tehniskās apkopes elementu vai konfigurācijas noviržu, vai abu šo faktoru ietekme, un

v) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ieviestās procedūras un ierobežojumi.

c) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;

2) lidojuma degvielu/enerģiju;

3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem;

4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, ja ir vajadzīgs galamērķa rezerves lidlauks;

5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas nav mazāka par:

i) degvielu/enerģiju 20 minūšu lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja lidojumu veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) un navigāciju veic dienā, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes, vai

ii) degvielu/enerģiju 30 minūšu lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja lidojumu veic saskaņā ar *VFR* un navigācijai neizmanto vizuālus orientierus uz zemes vai navigāciju veic naktī, vai

iii) ja lidojumu veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*), degvielu/enerģiju 30 minūšu lidojumam gaidīšanas režīmā 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos, kas aprēķināta saskaņā ar helikoptera paredzēto masu, ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs;

6) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

7) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

d) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojumam jāturpinās pa maršrutu vai uz galamērķa lidlauku, kuri nav sākotnēji plānotie, procedūrās pārplānošanai lidojuma laikā nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai ietver:

1) lidojuma degvielu/enerģiju atlikušajai lidojuma daļai;

2) rezerves degvielu/enerģiju, ko veido:

i) degviela/enerģija neparedzētiem apstākļiem;

ii) rezerves galamērķa degviela/enerģija, ja ir vajadzīgs galamērķa rezerves lidlauks;

iii) kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, un

iv) papildu degviela/enerģija, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ;

▼M20

3) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

4) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

e) Kā alternatīvu b) līdz d) apakšpunktam helikopteriem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa (*MCTOM*) ir 3 175 kg vai mazāka un kuri lido dienas laikā un pa maršrutiem, kuros navigācijai izmanto vizuālus orientierus uz zemes, vai helikopteru vietējai ekspluatācijai (*LHO*) degvielas/enerģijas stratēģija nodrošina, ka pēc lidojuma vai lidojumu sērijas pabeigšanas kritiskā degvielas/enerģijas rezerve ir pietiekama:

1) 30 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā vai

2) 20 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja ekspluatācija notiek teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas ekspluatācijas vietas.

CAT.OP.MPA.192 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izvēle helikopteriem

a) Lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (*IMC*) ekspluatants izvēlas pacelšanās rezerves lidlauku, līdz kuram iespējams nokļūt vienu stundu ilgā lidojumā parastā kreisēšanas ātrumā, ja meteoroloģisku apstākļu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas vietā.

b) Plānošanas posmā katram instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojumam ekspluatants operatīvajos un gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) lidojuma plānos izvēlas un norāda vienu vai vairākus lidlaukus vai ekspluatācijas vietas tā, lai normālas ekspluatācijas laikā būtu pieejamas divas drošas nosēšanās iespējas, izņemot, kā noteikts SPA.HOFO.120. punkta b) apakšpunktā.

c) Ekspluatants lidojuma plānošanai piemēro pienācīgas drošuma rezerves, lai ņemtu vērā pieejamo prognozēto meteoroloģisko apstākļu iespējamu pasliktināšanos paredzamajā nosēšanās laikā.

d) Katram *IFR* lidojumam ekspluatants nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā galamērķa rezerves lidlaukā, ja tiek zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.

CAT.OP.MPA.195 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā – helikopteriem

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.

b) Komandieris uzrauga gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.

c) Komandieris ar ziņojumu "MINIMUM FUEL" informē gaisa satiksmes vadību (*ATC*) par "minimāla degvielas/enerģijas daudzuma" stāvokli, ja komandieris:

(1) ir apņēmies nosēdināt gaisa kuģi kādā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, un

(2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.

▼M20

d) Komandieris, apraidot ziņojumu “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, paziņo par “degvielas/enerģijas avārijas situāciju”, ja ir aplēsts, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

CAT.OP.MPA.200 Gaisa kuģa degvielas īpaša uzpilde vai noliešana

a) Īpašu degvielas uzpildi vai noliešanu veic tikai tad, ja ekspluatants:

(1) ir veicis riska novērtēšanu;

(2) ir izstrādājis procedūras, un

(3) ir izveidojis mācību programmu savam personālam, kas iesaistīts šādās darbībās.

b) Īpaša degvielas uzpilde vai noliešana attiecas uz:

(1) degvielas uzpildi, dzinējam darbojoties vai propelleriem griežoties;

(2) degvielas uzpildi/noliešanu pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, un

(3) viegli uzliesmojošas degvielas uzpildi/noliešanu.

c) Visas lidmašīnu degvielas īpašās uzpildes vai noliešanas procedūras un visas to izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

d) Procedūras helikopteru degvielas uzpildei, propelleriem griežoties, un visas to izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

▼B

CAT.OP.MPA.205 Lidmašīnu stumšana un vilkšana

Stumšanas un vilkšanas procedūras ekspluatants izstrādā atbilstīgi vispārpieņemtiem aviācijas standartiem un procedūrām.

CAT.OP.MPA.210 Apkalpes locekļi darba vietās

a) *Lidojuma apkalpes locekļi*

1) Pacelšanās un nosēšanās laikā katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, atrodas savā darba vietā.

2) Visos pārējos lidojuma posmos katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, paliek savā darba vietā, izņemot gadījumus, kad viņa prombūtne ir vajadzīga pienākumu izpildei saistībā ar ekspluatāciju vai fizioloģiskas nepieciešamības dēļ – ar nosacījumu, ka vismaz viens atbilstīgi kvalificēts pilots visu laiku paliek pie gaisa kuģa vadības ierīcēm.

3) Katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, visos lidojuma posmos saglabā modrību. Zūdot modrībai, veic attiecīgus pretpasākumus. Ja kāds neparedzēti nogurst, var izmantot komandiera organizētu kontrolētu atpūtas procedūru, ja to pieļauj darba slodze. Aprēķinot lidojuma laika ierobežojumus, šādi organizētu kontrolētu atpūtu neuzskata par daļu no atpūtas perioda, tāpat to nevar izmantot, lai attaisnotu kādu darba laika pagarinājumu.

▼B

b) *Salona apkalpes locekļi*

Kritiskajos lidojuma posmos salona apkalpes locekļi ieņem sēdvietas viņiem atvēlētajās darba vietās un veic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatācijai.

CAT.OP.MPA.215 Radioaustiņu izmantošana lidmašīnās

a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta. Radioaustiņas kā galveno ierīci balss sakariem ar *ATS* lieto,

1) atrodoties uz zemes:

i) izmantojot balss sakarus, saņemot *ATC* atļauju izlidot; un

ii) dzinējiem darbojoties;

2) lidojumā:

i) zemāk par pārejas absolūto augstumu vai

ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;

un

3) ikreiz, kad komandieris to uzskata par vajadzīgu.

b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta ir tādā stāvoklī, kurā iespējams to izmantot divpusējiem radiosakariem.

CAT.OP.MPA.216 Radioaustiņu izmantošana helikopteros

Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar *ATS*.

CAT.OP.MPA.220 Palīglīdzekļi avārijas evakuācijai

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nolaišanās, kā arī gadījumos, kad to droši un praktiski var īstenot, avārijas evakuācijas palīglīdzekļi automātiski ir gatavi lietošanai.

CAT.OP.MPA.225 Sēdvietas, drošības jostas un ierobežotājsistēmas

a) *Apkalpes locekļi*

1) Pacelšanās un nolaišanās laikā un kad vien pēc komandiera ieskatiem un drošības interesēs to uzskata par vajadzīgu, katrs apkalpes loceklis droši piesprādzējas, izmantojot visas tam paredzētās drošības jostas un ierobežotājsistēmas.

2) Pārējos lidojuma posmos katrs lidojuma apkalpes loceklis, atrodoties lidojuma apkalpes nodalījumā savā darba vietā, ir piesprādzējies ar drošības jostu.

b) *Pasažieri*

1) Pirms pacelšanās un nolaišanās un manevrēšanas laikā uz zemes, un apstākļos, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, komandieris gādā, ka ikviens pasažieris uz gaisa kuģa klāja ir sēdvietā vai guļvietā, pareizi piesprādzējis savu drošības jostu vai ierobežotājsistēmu.

▼B

2) Ekspluatants nosaka prasības, lai vairākas personas vienā sēdvietā drīkstētu sēdēt tikai īpašos sēdekļos. Komandieris gādā, ka vairākas personas vienā sēdeklī drīkst būt tikai viens pieaugušais un viens zīdainis, kas ir pareizi piesprādzēts ar jostas papildu cilpu vai citu ierobežotājierīci.

CAT.OP.MPA.230 Pasažieru salona un virtuves nodalījuma(-u) sagatavošana

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms gaisa kuģa manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nolaišanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem.

b) Komandieris nodrošina, lai pirms pacelšanās un nolaišanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža būtu pareizi nostiprināta.

CAT.OP.MPA.235 Glābšanas vestes helikopteros

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka lidojumos ar 3. klases helikopteru virs ūdens ņem vērā lidojuma ilgumu un apstākļus, kādos visām personām helikopterā būtu jāvelk glābšanas vestes.

CAT.OP.MPA.240 Smēķēšana gaisa kuģī

Komandieris nevienai personai gaisa kuģī neļauj smēķēt:

a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;

b) degvielas uzpildes un noliešanas laikā;

c) kamēr gaisa kuģis atrodas uz lidlauka, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir noteicis procedūras, lai mazinātu riskus ekspluatācijas uz zemes laikā;

d) ārpus norādītām smēķēšanas zonām, ejā(-s) un tualetē(-s);

e) kravas nodalījumos un/vai citos nodalījumos, kur ved kravu, kas nav ugunsdrošā konteinerā vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un

f) tajos pasažieru salona nodalījumos, kur tiek padots skābeklis.

▼M21

CAT.OP.MPA.245 Meteoroloģiskie apstākļi – prasības visiem gaisa kuģiem

a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa komandieris

1) sāk lidojumu vai

2) turpina lidojumu aiz punkta, no kura piemēro pārskatīto *ATS* lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārplānošana,

tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas norāda, ka prognozētie meteoroloģiskie apstākļi ierašanās laikā galamērķa lidlaukā un/vai vajadzīgajā(-os) rezerves lidlaukā(-os) atbildīs plānošanas minimumiem vai būs labāki par tiem.

b) *IFR* lidojumos gaisa kuģa komandieris turpina lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

▼M21

c) *VFR* lidojumos gaisa kuģa komandieris sāk lidojumu tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi tajā maršruta daļā, kas jānolido saskaņā ar *VFR*, attiecīgajā laikā atbildīs *VFR* ierobežojumos noteiktajiem vai būs labāki par tiem.

CAT.OP.MPA.246 Meteoroloģiskie apstākļi – prasības lidmašīnām

Veicot *IFR* lidojumus ar lidmašīnām, papildus CAT.OP.MPA.245. punktā noteiktajām prasībām gaisa kuģa komandieris turpina lidojumu tālāk par:

a) lēmuma pieņemšanas punktu, ja izmanto samazināta neparedzētiem apstākļiem paredzētas degvielas/enerģijas daudzuma (*RCF*) procedūru, vai

b) atgriešanās robežu, ja izmanto izolētā lidlauka procedūru,

tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas norāda, ka prognozētie meteoroloģiskie apstākļi ierašanās laikā galamērķa lidlaukā un/vai vajadzīgajā(-os) rezerves lidlaukā(-os) atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

▼B

CAT.OP.MPA.247 Meteoroloģiskie apstākļi – prasības helikopteriem

Prasības papildus CAT.OP.MPA.245:

▼M21

a) Veicot *VFR* lidojumus ar helikopteru virs ūdens, kad zeme nav redzama, gaisa kuģa komandieris sāk pacelšanos tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes norāda, ka mākoņu apakšējā robeža dienā būs augstāka nekā 600 pēdas vai naktī – augstāka nekā 1 200 pēdas.

▼M9

_____

▼B

c) Lidojumus ar helikopteriem uz helikopteru klāju vai paaugstinātu *FATO* var veikt tikai tad, ja ir ziņots, ka vēja vidējais ātrums uz helikopteru klāja vai paaugstinātas *FATO* ir mazāks par 60 jūras mezgliem.

CAT.OP.MPA.250 Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atledošanas un pretapledošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.

b) Komandieris sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas ir atļauts saskaņā ar a) apakšpunktu un atbilst *AFM* noteikumiem.

CAT.OP.MPA.255 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojumā

a) Ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos.

b) Komandieris sāk lidojumu vai ar nodomu ielido gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un aprīkots, lai to varētu šādos apstākļos ekspluatēt.

c) Ja apledojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai gaisa kuģis ir sertificēts, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledojuma apstākļos, lidojumā apledo, komandieris nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo *ATC* par ārkārtas situāciju.

▼M20

CAT.OP.MPA.260 Degvielas/enerģijas un eļļas krājumi

Komandieris sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

▼M21

CAT.OP.MPA.265 Pacelšanās nosacījumi

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa komandieris pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼B

CAT.OP.MPA.270 Minimālie lidojuma augstumi

Komandieris vai pilots, kam ir uzticēts veikt lidojumu, nelido zemāk par noteiktajiem minimālajiem augstumiem, izņemot gadījumus, kad tas ir vajadzīgs, lai:

a) veiktu pacelšanos vai nolaišanos; vai

b) samazinātu augstumu, ievērojot kompetentās iestādes apstiprinātas procedūras.

CAT.OP.MPA.275 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

Ekspluatants nodrošina, ka, pārvadājot pasažierus vai kravu, netiek modelētas:

a) ārkārtas vai avārijas situācijas, kad jāpiemēro ārkārtas vai avārijas procedūras; vai

b) mākslīgi imitēti *IMC* apstākļi lidojumā.

▼M20

CAT.OP.MPA.280 [AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS]

———————

▼B

CAT.OP.MPA.285 Papildu skābekļa izmantošana

Komandieris nodrošina, lai gaisa kuģa apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdas, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas.

▼B

CAT.OP.MPA.290 Bīstamas tuvošanās zemei noteikšana

Ja kāds lidojuma apkalpes loceklis vai sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei, signalizē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kam ir uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai nodrošinātu drošus lidojuma apstākļus.

▼M9

CAT.OP.MPA.295 Sadursmju novēršanas bortsistēmas (*ACAS*) izmantošana

Kad *ACAS* ir uzstādīta un darbspējīga, ekspluatants ievieš ekspluatācijas procedūras un apmācības programmas, lai lidojuma apkalpe būtu pienācīgi apmācīta izvairīties no sadursmēm un kompetenta izmantot *ACAS II* ierīces.

▼M21

CAT.OP.MPA.300 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi

Pirms sākt nolaišanos, gaisa kuģa komandieris pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietverto informāciju par veiktspēju; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M16

CAT.OP.MPA.301 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas komandieris pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (*OM*) ietverto informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem.

CAT.OP.MPA.303 Lidojumā veiktā nosēšanās distances pārbaude ierašanas laikā – lidmašīnas

a) Nolaišanos nedrīkst turpināt, ja vien pieejamā nosēšanās distance (*LDA*) uz paredzētā skrejceļa nav vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt nosēšanās distanci ierašanas laikā (*LDTA*), un nolaišanās netiek veikta ar A klases lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar kādu no turpmāk minētajām sertifikācijas specifikācijām, kā norādīts tipa sertifikātā:

▼**M16**

1) CS-25 vai līdzvērtīgu specifikāciju;

2) 4. līmeņa CS-23 ar veiktspējas līmeni “Liels ātrums” vai līdzvērtīgu specifikāciju.

b) A klases lidmašīnas, izņemot a) apakšpunktā minētās, nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:

1) *LDA* uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*;

2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA,* nav pieejama, *LDA* uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.230. punktu vai CAT.POL.A.235. punktu.

c) B klases lidmašīnas nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:

1) *LDA* uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*;

2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA,* nav pieejama, *LDA* uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.330. punktu vai CAT.POL.A.335. punktu.

d) C klases lidmašīnas nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:

1) *LDA* uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*;

2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA,* nav pieejama, *LDA* uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.430. punktu vai CAT.POL.A.435. punktu.

e) Informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*, pamatojas uz gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) norādītiem apstiprinātiem datiem. Ja ar *AFM* norādītiem apstiprinātiem datiem nepietiek, lai novērtētu *LDTA*, tos papildina ar citiem datiem, kas noteikti vai nu saskaņā ar piemērojamajiem lidmašīnu sertifikācijas standartiem, vai atbilstīgi Aģentūras izdotajiem *AMC*.

▼M16

f) Ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā precizē informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*, un pieņēmumus par tās izstrādi, tostarp citus datus, ko saskaņā ar e) apakšpunktu var izmantot, lai papildinātu *AFM* norādītos datus.

▼M21

CAT.OP.MPA.305 Nolaišanās sākums un turpinājums

a) Ja paziņotā redzamība (*VIS*) vai noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:

1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

b) Ja paziņotā *RVR* ir mazāka nekā 550 m un noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteriem neturpina:

1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic *DA/H* vai *MDA/H* līmenī vai pirms tā.

d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc *DA/H* vai *MDA/H*, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.

e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja *RVR* nav paziņota un paziņotā *VIS* ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (*CMV*) ir vienāda ar piemērojamo minimumu vai lielāka par to, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*.

CAT.OP.MPA.310 Ekspluatācijas procedūras – skrejceļa sliekšņa šķērsošanas augstums lidmašīnām

Ekspluatants izstrādā ekspluatācijas procedūras, kas paredzētas, lai nodrošinātu, ka lidmašīna nosēšanās konfigurācijā un stāvoklī, veicot 3D instrumentālās nolaišanās darbības, šķērsotu skrejceļa slieksni ar drošu rezervi.

▼M16

CAT.OP.MPA.311 Ziņošana par skrejceļa bremzēšanas efektivitāti

Ja skrejceļa bremzēšanas efektivitāte, kas novērota nosēšanās izskrējiena laikā, nav tik laba, kā lidlauka ekspluatants norādījis skrejceļa stāvokļa ziņojumā (*RCR*), komandieris, tiklīdz tas praktiski iespējams, informē attiecīgos gaisa satiksmes vadības dienestus (*ATS*), tālab izmantojot īpašu ziņojumu no gaisa kuģa (*AIREP*).

▼M21

CAT.OP.MPA.312 *EFVS* 200 darbības

a) Ekspluatants, kas plāno veikt *EFVS* 200 darbības, nodrošina, ka:

1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;

2) tiek izmantoti tikai *EFVS* darbībām piemēroti skrejceļi, *FATO* un instrumentālās nolaišanās procedūras (*IAP*);

3) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto ekspluatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;

4) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras;

5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;

7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji ekspluatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un

8) lidlauka ekspluatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.

b) Ekspluatants neveic *EFVS* 200 darbības, veicot *LVO*.

c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta ekspluatants *EFVS* 200 darbību veikšanai var izmantot *EVS*, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.

▼B

CAT.OP.MPA.315 Ziņošana par lidojuma stundām helikopteriem

Ekspluatants kompetentajai iestādei ziņo stundu skaitu, ko katrs helikopters nolidojis iepriekšējā kalendārā gada laikā.

▼M15

CAT.OP.MPA.320 Lidmašīnu kategorijas

a) Lidmašīnu kategoriju iedalījuma pamatā ir norādītais gaisa ātrums pie sliekšņa (V_{AT}), kas ir vienāds ar iekritiena ātrumu (V_{SO}), kas reizināts ar 1,3, vai 1 g (gravitācijas) iekritiena ātrumu (V_{S1g}), kas reizināts ar 1,23, nosēšanās konfigurācijā ar maksimālo sertificēto nosēšanās masu. Ja ir pieejams gan V_{SO}, gan V_{S1g}, izmanto lielāko aprēķināto V_{AT}.

b) Izmanto tabulā precizētās gaisa kuģu kategorijas.

1. tabula.

Lidmašīnas kategorijas atbilstoši V_{AT} vērtībām

Lidmašīnas kategorija	V_{AT}
A	Mazāk nekā 91 mezgls
B	91–120 mezgli
c)	121–140 mezgli
D	141–165 mezgli
E	166–210 mezgli

c) Nosēšanās konfigurāciju, kas jāņem vērā, norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

d) Ekspluatants V_{AT} noteikšanai var piemērot mazāku nosēšanās masas lielumu, ja to apstiprina kompetentā iestāde. Šāda mazāka nosēšanās masa ir pastāvīgs lielums, kas nav atkarīgs no ikdienas ekspluatācijas apstākļu maiņas.

▼M14

_____

▼B

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢU VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

1. SADAĻA

Lidmašīnas

1. NODAĻA

Vispārējās prasības

CAT.POL.A.100 Veiktspējas klases

a) Lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar katrai attiecīgajai veiktspējas klasei piemērotajām prasībām.

b) Ja konkrētu konstrukcijas raksturojumu dēļ nav iespējams panākt pilnīgu atbilstību šajā sadaļā noteiktajām piemērojamām prasībām, ekspluatants piemēro apstiprinātus veiktspējas standartus, lai garantētu tādu drošības līmeni, kas līdzvērtīgs attiecīgajā nodaļā noteiktajam.

▼B

CAT.POL.A.105 Vispārējas prasības

a) Lidmašīnas masa

1) pacelšanās sākumā; vai

2) lidojuma pārplānošanas gadījumā – brīdī, no kura piemēro pārskatītu lidojuma veikšanas plānu,

nav lielāka par masu, ar kādu var nodrošināt atbilstību attiecīgās nodaļas prasībām, kas izvirzītas attiecībā uz veicamo lidojumu. Var pieļaut atkāpes attiecībā uz paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas.

b) Apstiprinātos veiktspējas datus, kas norādīti lidmašīnas lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*), izmanto, lai noteiktu atbilstību konkrētās nodaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem, kā noteikts attiecīgā nodaļā. Šos citus datus ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Piemērojot faktorus, kas noteikti attiecīgajā nodaļā, var ņemt vērā visus darbības faktorus, kas jau ir iekļauti *AFM* veiktspējas datos, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkāršas piemērošanas.

c) Pienācīgi ņem vērā lidmašīnas konfigurāciju, vides apstākļus un to sistēmu darbību, kas var nelabvēlīgi ietekmēt veiktspēju.

▼M16

d) Ekspluatants, izvērtējot atbilstību piemērojamajās nodaļās noteiktajām prasībām attiecībā uz pacelšanos, ņem vērā kartēšanas precizitāti.

_____

▼B

2. NODAĻA

A klase

CAT.POL.A.200 Vispārējas prasības

a) Lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) apstiprinātos veiktspējas datus vajadzības gadījumā papildina ar citiem datiem, ja apstiprinātie veiktspējas dati lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) nav pietiekami attiecībā uz šādiem faktoriem:

1) loģiski paredzami nelabvēlīgi ekspluatācijas apstākļi, tādi kā

pacelšanās no un nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem; un

2) dzinēju atteice jebkurā lidojuma posmā.

b) Ja skrejceļš ir slapjš un kontaminēts, izmanto veiktspējas datus, kas noteikti saskaņā ar lielu lidmašīnu sertifikācijai piemērojamām prasībām, vai līdzvērtīgus datus.

c) Citus datus, kas minēti a) apakšpunktā, kā arī b) apakšpunktā minētās līdzvērtīgās prasības norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼B

CAT.POL.A.205 Pacelšanās

a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.

b) Nosakot maksimālo pieļaujamo pacelšanās masu, ievēro šādas prasības:

1) pārtrauktās pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pārtrauktās pacelšanās distanci (*ASDA*);

2) pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances (*TORA*);

3) ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka nekā *TORA*;

4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V_1 vienoto vērtību; un

5) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:

1) barometrisko augstumu lidlaukā;

2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;

3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;

4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;

5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un

6) skrejceļa garuma zudumu (ja tāds ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

CAT.POL.A.210 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā

a) Tīro pacelšanās trajektoriju nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 35 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot 0,125 × D, kur D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no pieejamās pacelšanās distances (*TODA*) beigām vai pacelšanās distances beigām, ja pirms *TODA* beigām ir plānots pagrieziens. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un 0,125 × D.

▼B

b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam,

1) ņem vērā:

i) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;

ii) barometrisko augstumu lidlaukā;

iii) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un

iv) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

2) Nav pieļaujamas kursa izmaiņas līdz punktam, kur tīrā pacelšanās trajektorija ir sasniegusi augstumu, kas vienāds ar pusi no spārnu plētuma, bet nav mazāks par 50 pēdām virs *TORA* beigām. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz 15°. Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par 15°, bet nav lielāki par 25°.

3) Jebkurai tīras pacelšanās trajektorijas daļai, kurā lidmašīnas sānsvere ir lielāka par 15°, ir jābūt brīvai no visiem šķēršļiem horizontālos attālumos, kas minēti a) apakšpunktā un b) apakšpunkta 6. un 7. punktā, ja vertikālā distance nav mazāka par 50 pēdām.

4) Darbības ar palielinātiem sānsveres leņķiem, kas nepārsniedz 20° robežās no 200 pēdām līdz 400 pēdām vai 30° augstāk par 400 pēdām, veic saskaņā ar CAT.POL.A.240.

5) Nosaka atbilstīgu korekciju sānsveres leņķa ietekmei uz lidojuma ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts lidojuma ātrums.

6) Gadījumos, kad paredzētās lidojuma trajektorijas dēļ kurss nav jāmaina par vairāk kā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:

i) 300 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai

ii) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

7) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ vajadzīgais kurss jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:

i) 600 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai

▼B

ii) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

c) Ekspluatants izstrādā darbnepārtrauces procedūras, lai ievērotu a) un b) apakšpunktā noteiktās prasības un garantētu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, ka lidmašīna atbilst lidojumā piemērojamajām CAT.POL.A.215 prasībām vai veic nosēšanos izlidošanas lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

CAT.POL.A.215 Viena dzinēja atteice lidojumā (*OEI*)

a) Vienam dzinējam nedarbojoties lidojumā, *AFM* norādītajiem tīrās lidojuma trajektorijas datiem lidojumam paredzētajos laikapstākļos visos maršruta punktos jāatbilst b) vai c) apakšpunktā noteiktajiem datiem. Tīrajai lidojuma trajektorijai jābūt ar pozitīvu gradientu 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts veikt nosēšanos pēc viena dzinēja atteices. Tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ņem vērā šo sistēmu izmantošanas ietekmi uz tīro lidojuma trajektoriju.

▼M16

b) Tīrās lidojuma trajektorijas gradientam jābūt pozitīvam vismaz 1 000 pēdu augstumā virs jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa.

c) Tīrajai lidojuma trajektorijai jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.A.230. punktu vai attiecīgi CAT.POL.A.235. punktu. Tīrajai lidojuma trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa, ņemot vērā šādus elementus:

1) tiek pieņemts, ka dzinējs var pārstāt darboties viskritiskākajā maršruta punktā;

2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;

▼M26

3) atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai lidlauku, kur lidmašīnai paredzēts nosēsties pēc dzinēja atteices, būtu iespējams sasniegt ar CAT.OP.MPA.181. punktā paredzēto degvielas rezervi, kas pietiekama rezerves lidlauka sasniegšanai, ja tiek izmantota droša procedūra;

▼M16

4) lidlauks, kur lidmašīnai paredzēts nosēties pēc dzinēja atteices, atbilst šādiem kritērijiem:

i) ir ievērotas veiktspējas prasības atbilstīgi paredzamajai nosēšanās masai;

ii) meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes un skrejceļa stāvokļa ziņojumi rāda, ka aprēķinātajā nosēšanās laikā var veikt drošu nosēšanos;

5) ja *AFM* nav iekļauti tīrās lidojuma trajektorijas dati, bruto lidojuma trajektoriju, lidojuma laikā nedarbojoties vienam dzinējam, samazina par augstuma uzņemšanas gradientu, t. i., par 1,1 % – lidmašīnām ar diviem dzinējiem, par 1,4 % – lidmašīnām ar trim dzinējiem un par 1,6 % – lidmašīnām ar četriem dzinējiem.

d) Ekspluatants b) un c) apakšpunktā minētās platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai *RNAV 5*.

▼M16

CAT.POL.A.220 Divu dzinēju atteice lidojuma laikā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem

a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem – visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos – nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no tāda lidlauka, kas atbilst CAT.POL.A.230. punkta vai CAT.POL.A.235. punkta a) apakšpunkta prasībām attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu, ja vien netiek izpildīts šā punkta b)–f) apakšpunkts.

b) Ja lidojuma laikā pārstāj darboties divi dzinēji, tīrās lidojuma trajektorijas datiem jābūt tādiem, lai paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos lidmašīna varētu turpināt lidojumu no punkta, kurā pieņem, ka abi dzinēji reizē pārstājuši darboties, uz lidlauku, kur var veikt nosēšanos un pilnībā apstāties, izmantojot šādam gadījumam – kad divi dzinēji nedarbojas – noteikto nosēšanās procedūru. Tīrajai lidojuma trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa. Tādā augstumā un tādos meteoroloģiskajos apstākļos, kad jāizmanto pretapledošanas sistēmas, ņem vērā šo sistēmu izmantošanas ietekmi uz tīrās lidojuma trajektorijas datiem. Ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai *RNAV 5*, ekspluatants noteikto platuma robežu, kas minēta otrajā teikumā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm).

c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties vairāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no lidlauka, kas minēts a) apakšpunktā, visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos.

d) Tīrajai lidojuma trajektorijai jābūt ar pozitīvu gradientu 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts veikt nosēšanos pēc divu dzinēju atteices.

e) Atbrīvošanos no degvielas atļauj tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi, kas minēta f) apakšpunktā.

▼M20

f) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 450 m (1 500 pēdu) augstumā tieši virs nosēšanās zonas un pēc tam lidotu 15 minūtes, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci.

▼B

CAT.POL.A.225 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos

a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētajā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

▼M16

CAT.POL.A.230 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa:

1) turboreaktīvajām lidmašīnām – 60 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (*LDA*);

2) turbopropelleru lidmašīnām – 70 % robežās no *LDA*;

3) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1) un 2) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.255. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – 80 % robežās no *LDA*.

b) Veicot stāvas nolaišanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas attiecīgā gadījumā noteikti saskaņā ar a) apakšpunkta 1) vai 2) punktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet nav mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POL.A.245. punkta prasības.

c) Veicot īsskrējiena nosēšanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas attiecīgā gadījumā noteikti saskaņā ar a) apakšpunkta 1) vai 2) punktu, un ievēro CAT.POL.A.250. punkta prasības.

d) Nosakot nosēšanās masu, ekspluatants ņem vērā:

1) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;

2) *AFM* paredzētos labojumus.

▼M26

e) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna:

1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; un

2) nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās palīglīdzekļus un reljefu.

▼M16

f) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2) punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja izraudzīts rezerves lidlauks, kur pilnībā iespējams ievērot atbilstību vienam no šādiem punktiem:

1) šā punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanas laikā ir sauss;

2) CAT.POL.A.235. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanas laikā ir slapjš vai kontaminēts.

CAT.POL.A.235 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem

a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai abi rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, *LDA* ir viena no šīm distancēm:

1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka, kā paredzēts CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktā vai 2) punktā;

2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktu vai 2) punktu;

▼M16

3) nosēšanās distance, kas īsāka nekā šā punkta a) apakšpunkta 2) punktā paredzētā, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka kā CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktā vai 2) punktā paredzētā distance, ja skrejceļam ir specifiskas saķeres uzlabošanas īpašības un *AFM* ir ietverta īpaša papildinformācija par nosēšanās distanci konkrētajam skrejceļa veidam;

4) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1), 2) un 3) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.255. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.255. punkta b) apakšpunkta 2) punkta v) apakšpunkta B) punktu.

b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, *LDA* ir viena no šīm distancēm:

1) vismaz nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar a) apakšpunktu, vai vismaz 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar apstiprinātiem datiem par nosēšanās distanci kontaminētā skrejceļā vai līdzvērtīgiem datiem, izvēloties lielāko distanci;

2) uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem var izmantot nosēšanās distanci, kas īsāka nekā b) apakšpunkta 1) punktā paredzētā, taču ne mazāka kā a) apakšpunktā paredzētā, ja *AFM* ir iekļauta īpaša papildinformācija par nosēšanās distancēm uz kontaminētiem skrejceļiem. Šāda nosēšanās distance ir vismaz 115 % no *AFM* norādītās nosēšanās distances.

c) Atkāpjoties no b) apakšpunkta, 15 % palielinājums nav jāpiemēro, ja tas ir jau iekļauts apstiprinātajos nosēšanās distances datos vai līdzvērtīgos datos.

d) Attiecībā uz a) un b) apakšpunktu attiecīgi piemēro CAT.POL.A.230. punkta b), c) un d) apakšpunkta kritērijus.

▼M26

e) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna:

1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; un

2) nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās palīglīdzekļus un reljefu.

▼M16

f) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 1) punktam gadījumā, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, un nosēšanās ir atkarīga no konkrētās vēja komponentes, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīti divi rezerves lidlauki.

g) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2) punktam gadījumā, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš vai kontaminēts, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks.

h) Attiecībā uz f) un g) apakšpunktu izraudzītais rezerves lidlauks vai lidlauki atbilst vienam no šiem punktiem:

1) CAT.POL.A.230. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā ir sauss;

2) CAT.POL.A.235. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanas laikā ir slapjš vai kontaminēts.

▼B

CAT.POL.A.240 Darbību ar palielinātiem sānsveres leņķiem apstiprināšana

a) Lai izmantotu palielinātus sānsveres leņķus, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

1) *AFM* ir apstiprināti dati par vajadzīgo darbības ātruma palielinājumu un dati, kas ļauj konstruēt lidojuma trajektoriju, ņemot vērā palielinātus sānsveres leņķus un ātrumu;

2) ir pieejama vizuāla informācija, lai nodrošinātu navigācijas precizitāti;

3) katram skrejceļam ir noteikti obligātie meteoroloģiskie nosacījumi un vēja ierobežojumi; un

▼M9

4) lidojuma apkalpe ir ieguvusi atbilstošas zināšanas par paredzētā lidojuma maršrutu un procedūrām, kas jāievēro saskaņā ar *Part-ORO* apakšdaļu *FC*.

▼B

CAT.POL.A.245 Stāvas pieejas manevru apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina stāvas pieejas manevrus, kad izmanto 4,5° vai lielākus glisādes leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, tomēr ne mazāks par 35 pēdām.

b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

1) *AFM* ir noteikts maksimāli pieļaujamais apstiprinātais glisādes leņķis, visi citi ierobežojumi, standarta, nestandarta vai ārkārtas procedūras stāvas pieejas manevriem, kā arī lauka garuma datu grozījumi gadījumā, kad izmanto stāvas pieejas kritērijus;

2) katrā lidlaukā, kur veic stāvas pieejas manevrus:

i) ir pieejama piemērota glisādes orientieru sistēma ar vismaz vizuālo glisādes norādes sistēmu;

ii) nosaka obligātos meteoroloģiskos apstākļus; un

iii) ņem vērā:

A) šķēršļus;

B) glisādes orientieru veidu un skrejceļa vizuālās norādes;

C) obligātos vizuālos orientierus, kas vajadzīgi lēmuma pieņemšanas augstumā (*DH*) un *MDA*;

D) pieejamo gaisa kuģa aprīkojumu;

E) pilotu kvalifikāciju un īpašās zināšanas par konkrētu lidlauku;

F) *AFM* noteiktos ierobežojumus un procedūras; un

G) otrā apļa kritērijus.

▼B

CAT.POL.A.250 Īsskrējiena nosēšanās apstiprināšana

a) Lai veiktu īsskrējiena nosēšanās darbības, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

1) distancē, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var ietilpt deklarētās drošās zonas izmantojamais garums, pieskaitot deklarēto *LDA*;

2) lidlauka valsts ir noteikusi, ka attiecīgais manevrs ir nepieciešams sabiedrības interesēs un ekspluatācijas apsvērumu dēļ, vai nu sakarā ar šā lidlauka nomaļo atrašanās vietu, vai arī tādu fizisku ierobežojumu dēļ, kas saistīti ar skrejceļa paplašināšanu;

3) lidmašīnai atrodoties parastajā glisādes trajektorijā, vertikālā distance starp pilota acu augstumu un riteņu zemāko daļu nepārsniedz 3 metrus;

4) *RVR*/*VIS* nedrīkst būt mazāka par 1 500 m, un lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ir noteikti vēja ātruma ierobežojumi;

5) ir noteiktas un tiek ievērotas prasības attiecībā uz pilotu obligāto pieredzi, apmācību un zināšanām par lidlauku;

6) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma ir 50 pēdas;

7) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot lidlauka valsts;

8) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;

9) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu vai divkāršu spārnu plētuma platumu, izvēloties lielāko faktoru, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa ass līnijas;

10) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt priekšlaicīgu zemskari veikušu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsskrējiena nosēšanās manevriem;

11) nosēšanās virzienā deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % augšup vai 2 % lejup; un

▼M16

11.a) samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbības saskaņā ar CAT.POL.A.255. punktu ir aizliegtas;

▼B

12) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturojumus, orogrāfiskas iezīmes pieejas zonā, rīcībā esošos pieejas palīglīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otro apli-/pārtraukto nosēšanos.

▼M16

CAT.POL.A.255 Samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbību apstiprinājums

a) Lidmašīnas ekspluatants var veikt nosēšanās darbības 80 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (*LDA*), ja tas ievēro šādus nosacījumus:

1) lidmašīnas *MOPSC* ir 19 vietas vai mazāk;

▼**M16**

2) lidmašīnas atbilstības paziņojums par samazinātu vajadzīgo nosēšanās distanci iekļauts *AFM*;

3) lidmašīnu izmanto neregulāros komerciālos gaisa pārvadājumos (*CAT*) pēc pieprasījuma;

4) lidmašīnas nosēšanās masa ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos minētajā samazinātajā nosēšanās distancē;

5) ekspluatants ir saņēmis kompetentās iestādes iepriekšēju apstiprinājumu.

b) Lai saņemtu a) apakšpunkta 5) punktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants sniedz pierādījumus par kādiem no šiem apstākļiem, proti, ka:

1) ir veikts riska novērtējums nolūkā pierādīt, ka ir sasniegts drošības līmenis, kas attiecīgā gadījumā līdzvērtīgs CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) vai 2) punktā paredzētajam līmenim;

2) ir izpildīti šādi nosacījumi:

i) ir aizliegtas īpašas nolaišanās procedūras, piemēram, stāva nolaišanās, plānotie ekrānu augstumi, kas augstāki nekā 60 pēdas vai zemāki nekā 35 pēdas, ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos, nolaišanās, kas neatbilst stabilas nolaišanās kritērijiem, kuri apstiprināti saskaņā ar CAT.OP.MPA.115. punkta a) apakšpunktu;

ii) ir aizliegtas īsskrējiena nosēšanās darbības saskaņā ar CAT.POL.A.250. punktu;

iii) ir aizliegta nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem;

iv) lidojuma apkalpei ir izstrādātas atbilstīgas mācību, pārbaužu un uzraudzības procedūras;

v) ekspluatants ir izstrādājis lidlauka nosēšanās analīzes programmu (*ALAP*), lai nodrošinātu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

A) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts ceļavējš;

B) ja tiek prognozēts, ka paredzētajā ierašanās laikā skrejceļš būs slapjš, laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distanci vai nu attiecīgā gadījumā nosaka saskaņā ar CAT.OP.MPA.303. punkta a) vai b) apakšpunktu, vai tā ir 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta sausiem skrejceļiem, izvēloties garāko distanci;

C) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts, ka skrejceļš būs kontaminēts;

D) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēti nelabvēlīgi laikapstākļi;

vi) pirms lidojuma sākšanas visas ierīces, kas ietekmē nosēšanās veiktspēju, ir darba kārtībā;

vii) lidojuma apkalpi veido vismaz divi kvalificēti un apmācīti piloti, kam ir nesena pieredze samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbībās;

viii) pamatojoties uz dominējošajiem apstākļiem paredzētajā lidojumā, komandieris pieņem galīgo lēmumu veikt samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbības un var nolemt to nedarīt, ja viņš uzskata, ka tas būs labāk drošības apsvērumu dēļ;

ix) ir izpildīti lidlaukam paredzētie papildnosacījumi, ja lidlauku sertificējusī kompetentā iestāde tādus noteikusi, ņemot vērā nolaišanās zonas orogrāfiskas iezīmes, pieejamos nolaišanās palīglīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otrā riņķa procedūru un pārtraukto nosēšanos.

▼B

3. NODAĻA

B klase

CAT.POL.A.300 Vispārējas prasības

▼M10

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*.

▼B

b) Ekspluatants lidmašīnas ar diviem dzinējiem, kuras neatbilst CAT.POL.A.340. punktā noteiktajām augstuma uzņemšanas prasībām, ekspluatē kā viendzinēja lidmašīnas.

CAT.POL.A.305 Pacelšanās

a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.

b) *AFM* noteiktā parastā pacelšanās distance nedrīkst būt garāka par:

1) pieejamās ieskrējiena distances (*TORA*) garumu, kas reizināts ar koeficientu 1,25; vai

2) ja ir pieejama skrejceļa gala bremzēšanas josla un/vai šķēršļbrīva josla:

i) *TORA*;

ii) ja reizināts ar faktoru 1,15 – pieejamā pacelšanās distance (*TODA*); vai

iii) ja reizināts ar koeficientu 1,3 – pieejamā pārtrauktās pacelšanās distance (*ASDA*).

c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:

1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;

2) barometrisko augstumu lidlaukā;

3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;

4) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;

5) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā; un

6) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

▼B

CAT.POL.A.310 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā – lidmašīnas ar vairākiem dzinējiem

a) Pacelšanās trajektoriju lidmašīnām ar diviem vai vairākiem dzinējiem nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot 0,125 × D, kur D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām vai pacelšanās distances beigām, ja pirms *TODA* beigām ir plānots pagrieziens, izņemot gadījumus, kas noteikti b) un c) apakšpunktā. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un 0,125 × D. Tiek pieņemts, ka:

1) pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas CAT.POL.A.305. punkta b) apakšpunktā noteiktās pacelšanās distances beigās un beidzas 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas;

2) pirms lidmašīna sasniegusi 50 pēdu augstumu virs zemes, tai nav sānsveres, bet pēc tam sānsveres leņķis nepārsniedz 15°;

3) pacelšanās trajektorijā, kurā jādarbojas visiem dzinējiem, kritiskā dzinēja atteice notiek tajā pacelšanās trajektorijas punktā, kurā paredz, ka ir zaudēts vizuālais kontakts ar šķēršļu pārlidošanai vajadzīgajiem orientieriem;

4) pacelšanās trajektorijas gradients no 50 pēdu augstuma līdz augstumam, kurā var notikt dzinēja atteice, ir vienāds ar vidējo gradientu, visiem dzinējiem darbojoties, augstuma uzņemšanas posmā un pārejā uz maršruta konfigurāciju, kas reizināts ar koeficientu 0,77; un

5) pacelšanās trajektorijas gradients no saskaņā ar a) apakšpunkta 4. punktu sasniegtā augstuma līdz pacelšanās trajektorijas beigām ir vienāds ar *AFM* norādīto augstuma uzņemšanas gradientu, maršrutā nedarbojoties vienam dzinējam.

b) Gadījumos, kad paredzētās lidojuma trajektorijas dēļ kurss nav jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:

1) 300 m, ja lidojums notiek apstākļos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija vai ir pieejami navigācijas līdzekļi, kas pilotam ļauj saglabāt tikpat precīzu paredzēto trajektoriju; vai

2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

c) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ vajadzīgais kurss jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:

1) 600 m – lidojumos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija; vai

2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā:

1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;

2) barometrisko augstumu lidlaukā;

3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un

▼B

4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

▼M4

e) Prasības, kas paredzētas a) apakšpunkta 3) punktā, a) apakšpunkta 4) punktā, a) apakšpunkta 5) punktā, b) apakšpunkta 2) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā, nav piemērojamas ekspluatācijai saskaņā ar *VFR* dienas laikā.

▼B

CAT.POL.A.315 Lidmašīnu ar vairākiem dzinējiem vadība maršrutā

a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos un nedarbojoties vienam dzinējam, atlikušajiem dzinējiem darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, lidmašīna spēj turpināt lidojumu attiecīgā minimālajā augstumā vai lielākā augstumā, lai veiktu drošu lidojumu, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, līdz punktam 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā iespējams nodrošināt atbilstību veiktspējas prasībām.

b) Pieņem, ka dzinēja atteices punktā:

1) lidmašīna nelidos augstumā, kas pārsniegs augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un

2) maršruta gradients, vienam dzinējam nedarbojoties, ir augstuma zaudēšanas vai attiecīgi augstuma uzņemšanas bruto gradients, kas ir palielināts par 0,5 % vai samazināts par 0,5 %.

▼M10

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 %.

▼B

CAT.POL.A.325 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos

Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētajā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

▼M16

CAT.POL.A.330 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa 70 % robežās no *LDA*.

b) Atkāpjoties no a) apakšpunkta un ievērojot CAT.POL.A.355. punktu, lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa 80 % robežās no *LDA*.

c) Nosakot nosēšanās masu, ekspluatants ņem vērā:

1) augstumu virs lidlauka;

2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;

3) skrejceļa virsmas tipu;

4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.

d) Veicot stāvas nolaišanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet nav mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POL.A.345. punkta prasības.

e) Veicot īsskrējiena nosēšanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POL.A.350. punkta prasības.

f) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna vai nu:

1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; vai

2) nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās palīglīdzekļus un reljefu.

g) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību f) apakšpunkta 2) punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks, kur atbilstību a)–d) apakšpunktam var nodrošināt pilnībā.

CAT.POL.A.335 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem

a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, *LDA* ir viena no šīm distancēm:

1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr ne mazāka, kā paredzēts CAT.POL.A.330. punktā;

▼M16

2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktu;

3) nosēšanās distance, kas īsāka nekā šā punkta a) apakšpunkta 2) punktā paredzētā, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka kā CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktā paredzētā, ja skrejceļam ir specifiskas saķeres uzlabošanas īpašības un *AFM* ir ietverta īpaša papildinformācija par nosēšanās distanci konkrētajam skrejceļa veidam;

4) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1), 2) un 3) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.355. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.355. punkta b) apakšpunkta 7) punkta iii) apakšpunktu.

b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanas laikā varētu būt kontaminēts, nosēšanās distance nedrīkst pārsniegt *LDA*. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās distances datus.

▼B

CAT.POL.A.340 Augstuma uzņemšanas prasības pacelšanās un nosēšanās laikā

Divdzinēju lidmašīnas ekspluatants ievēro šādas prasības pacelšanās un nosēšanās laikā.

a) *Augstuma uzņemšana pacelšanās laikā*

1) Visi dzinēji darbojas

i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients pēc pacelšanās ir vismaz 4 %:

A) visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā;

B) ar izlaistu šasiju, izņemot gadījumus, kad šasiju var ievilkt nepilnās 7 sekundēs, jo tad to var uzskatīt par ievilktu;

C) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un

D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par lielāko no šīm vērtībām: 1,1 V_{MC} (minimālais kontroles ātrums uz zemes vai tuvu zemei) un 1,2 V_{S1} (iekritiena ātrums vai minimālais stabila lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā).

2) Viens dzinējs nedarbojas (OEI)

i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients 400 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas ir mērāms pozitīvi:

A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;

B) atlikušajam dzinējam darbojoties pacelšanās jaudas režīmā;

C) ar ievilktu šasiju;

D) ar spārnu aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un

E) ar tādu augstuma uzņemšanas ātrumu, ko sasniedz 50 pēdu augstumā.

▼B

ii) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients ir vismaz 0,75 % 1 500 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas:

A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;

B) atlikušajam dzinējam darbojoties ne intensīvāk kā maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā;

C) ar ievilktu šasiju;

D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un

E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par 1,2 V_{S1}.

b) *Augstuma uzņemšana nosēšanās laikā*

1) Visi dzinēji darbojas

i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients ir vismaz 2,5 %:

A) ar jaudu vai vilci, kas nav lielāka par to, kāda pieejama 8 sekundēs pēc vadības sviru izkustināšanas no lidojuma minimālās mazās gāzes pozīcijas;

B) ar izlaistu šasiju;

C) ar spārnu aizplākšņiem nosēšanās pozīcijā; un

D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas vienāds ar V_{REF} (nosēšanās atsauces ātrumu).

2) Viens dzinējs nedarbojas (OEI)

i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas gradients 1 500 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas ir vismaz 0,75 %:

A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;

B) atlikušajam dzinējam darbojoties ne intensīvāk kā maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā;

C) ar ievilktu šasiju;

D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un

E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par 1,2 V_{S1}.

CAT.POL.A.345 Stāvas pieejas manevru apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina stāvas pieejas manevrus, kad izmanto 4,5° vai lielākus glisādes leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, tomēr ne mazāks par 35 pēdām.

b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

1) *AFM* ir noteikts maksimāli pieļaujamais apstiprinātais glisādes leņķis, visi citi ierobežojumi, standarta, nestandarta vai ārkārtas procedūras stāvas pieejas manevriem, kā arī lauka garuma datu grozījumi gadījumā, kad izmanto stāvas pieejas kritērijus; un

▼B

2) katrā lidlaukā, kur veic stāvas pieejas manevrus:

i) ir pieejama piemērota glisādes orientieru sistēma ar vismaz vizuālo glisādes norāžu sistēmu;

ii) ir noteikti obligātie meteoroloģiskie apstākļi; un

iii) ņem vērā:

A) šķēršļus;

B) glisādes orientieru veidu un skrejceļa vizuālās norādes;

C) obligātos vizuālos orientierus, kas vajadzīgi lēmuma pieņemšanas augstumā (*DH*) un *MDA*;

D) pieejamo gaisa kuģa aprīkojumu;

E) pilotu kvalifikāciju un īpašās zināšanas par konkrētu lidlauku;

F) *AFM* noteiktos ierobežojumus un procedūras; un

G) otrā apļa kritērijus.

CAT.POL.A.350 Īsskrējiena nosēšanās manevru apstiprināšana

a) Lai veiktu īsskrējiena nosēšanās darbības, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

1) distancē, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var ietilpt deklarētās drošās zonas izmantojamais garums, pieskaitot deklarēto *LDA*;

2) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot lidlauka valsts;

3) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt priekšlaicīgu zemskari veikušu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsskrējiena nosēšanās manevriem;

4) nosēšanās virzienā deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % augšup vai 2 % lejup;

5) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;

6) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa ass līnijas;

7) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma nav mazāks par 50 pēdām;

8) ir noteikti katra izmantojamā skrejceļa obligātie meteoroloģiskie nosacījumi, un tie nav mazāki par obligātajiem *VFR* vai *NPA* nosacījumiem, izvēloties lielāko vērtību;

▼B

9) ir noteiktas un tiek ievērotas prasības par pilotu pieredzi, apmācību un zināšanām par lidlauku;

10) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturojumus, orogrāfiskas iezīmes pieejas zonā, rīcībā esošos pieejas palīglīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otro apli/-pārtraukto nosēšanos.

▼M16

CAT.POL.A.355 Samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbību apstiprinājums

a) Darbībām ar lidmašīnas nosēšanās masu, kas ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos 80 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (*LDA*), ir vajadzīgs kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums. Šādu apstiprinājumu iegūst katram skrejceļam, uz kura tiek veiktas darbības ar samazinātu vajadzīgo nosēšanās distanci.

b) Lai iegūtu a) apakšpunktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants veic riska novērtējumu, lai pierādītu, ka ir sasniegts drošības līmenis, kas līdzvērtīgs CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktā paredzētajam līmenim, un ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:

1) lidlauka valsts ir noteikusi, ka attiecīgā darbība ir nepieciešama sabiedrības interesēs un ekspluatācijas apsvērumu dēļ, vai nu sakarā ar šā lidlauka nomaļo atrašanās vietu, vai arī tādu fizisku ierobežojumu dēļ, kas saistīti ar skrejceļa paplašināšanu;

2) ir aizliegtas īsskrējiena nosēšanās darbības saskaņā ar CAT.POL.A.350. punktu un nolaišanās, kas neatbilst stabilas nolaišanās kritērijiem, kuri apstiprināti saskaņā ar CAT.OP.MPA.115. punkta a) apakšpunktu;

3) ir aizliegta nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem;

4) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (*OM*) ir noteikta un tiek īstenota īpaša zemskares zonas kontroles procedūra; šī procedūra ietver atbilstīgas otrā riņķa un pārtrauktās nosēšanās instrukcijas, ja definētajā zonā nevar sasniegt zemskares punktu;

5) lidojuma apkalpei ir izstrādāta atbilstīga lidlauka mācību un pārbaužu programma;

6) lidojuma apkalpe ir kvalificēta, un tai ir attiecīgajā lidlaukā iegūta nesena pieredze samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbībās;

7) ekspluatants ir izstrādājis lidlauka nosēšanās analīzes programmu (*ALAP*), lai nodrošinātu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:

i) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts ceļavējš;

ii) ja tiek prognozēts, ka paredzētajā ierašanās laikā skrejceļš būs slapjš, laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distanci vai nu nosaka saskaņā ar CAT.OP.MPA.303. punkta c) apakšpunktu, vai tā ir 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta sausiem skrejceļiem, izvēloties garāko distanci;

iii) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts, ka skrejceļš būs kontaminēts;

iv) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēti nelabvēlīgi laikapstākļi;

▼M16

8) ir noteiktas ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka:

i) pirms lidojuma sākšanas visas ierīces, kas ietekmē nosēšanās veiktspēju un nosēšanās distanci, ir darba kārtībā;

ii) lidojuma apkalpe pareizi izmanto palēninājuma ierīces;

9) ir izstrādātas īpašas tehniskās apkopes instrukcijas un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz lidmašīnas palēninājuma ierīcēm, lai uzlabotu šo sistēmu drošumu;

10) galīgā nolaišanās un nosēšanās notiek tikai vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*);

11) ir izpildīti lidlaukam paredzētie papildnosacījumi, ja lidlauku sertificējusī kompetentā iestāde tādus noteikusi, ņemot vērā nolaišanās zonas orogrāfiskas iezīmes, pieejamos nolaišanās palīglīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otrā riņķa procedūru un pārtraukto nosēšanos.

▼B

4. NODAĻA

C klase

CAT.POL.A.400 Pacelšanās

a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.

b) Lidmašīnām, kam pacelšanās lauka garuma dati *AFM* noteikti, neparedzot dzinēja atteices varbūtību, attālumu no pacelšanās ieskrējiena sākuma, kāds lidmašīnai vajadzīgs, lai sasniegtu 50 pēdu augstumu virs virsmas, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās pacelšanās jaudas režīmā, reizina ar vienu no šiem koeficientiem:

1) 1,33 – lidmašīnām ar diviem dzinējiem;

2) 1,25 – lidmašīnām ar trīs dzinējiem; vai

3) 1,18 – lidmašīnām ar četriem dzinējiem,

nepārsniedzot pieejamo ieskrējiena distances (*TORA*) garumu lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.

c) Lidmašīnām, kam pacelšanās lauka garuma dati *AFM* noteikti, paredzot viena dzinēja atteici, atbilstīgi *AFM* specifikācijām ievēro šādas prasības:

1) pārtrauktās pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pārtrauktās pacelšanās distanci (*ASDA*);

2) pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci (*TODA*), šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no *TORA*;

3) ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka nekā *TORA*;

4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V_1 vienoto vērtību; un

5) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

d) Ņem vērā:

1) barometrisko augstumu lidlaukā;

2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;

▼B

3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;

4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;

5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un

6) skrejceļa garuma zudumu (ja tāds ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

CAT.POL.A.405 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā

a) Pacelšanās trajektoriju, vienam dzinējam nedarbojoties (*OEI*), nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā, pieskaitot 0,01 × D, vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot 0,125 × D, kur D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un 0,125 × D.

b) Pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas ►M4 CAT.POL.A.400. punkta b) vai c) apakšpunktu ◄ noteiktās pacelšanās distances beigās un beidzas 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas.

c) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā:

1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;

2) barometrisko augstumu lidlaukā;

3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un

4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

d) Kursu nedrīkst mainīt līdz pacelšanās trajektorijas punktam, kad tiek sasniegts 50 pēdu augstums virs lidlauka virsmas. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz 15°. Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par 15°, bet nav lielāki par 25°. Nosaka atbilstīgu korekciju sānsveres leņķa ietekmei uz lidojuma ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts lidojuma ātrums.

e) Gadījumos, kad kurss nav jāmaina vairāk par 15°, ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:

1) 300 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai

2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

▼B

f) Gadījumos, kad kurss jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:

1) 600 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai

2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

g) Ekspluatants izstrādā darbnepārtrauces procedūras, lai ievērotu a) līdz f) apakšpunktā noteiktās prasības un nodrošinātu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, ka lidmašīna atbilst lidojumā piemērojamajām CAT.POL.A.215 prasībām vai veic nosēšanos izlidošanas lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

CAT.POL.A.410 Lidojuma laikā – darbojas visi dzinēji

a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskos apstākļos no jebkura punkta maršrutā vai plānotas novirzīšanās gadījumā lidmašīna var uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 300 pēdas minūtē, visiem dzinējiem darbojoties maksimālas nepārtrauktās jaudas režīmā, kas noteikts:

1) minimālajiem augstumiem drošam lidojumam katrā maršruta posmā vai katrā plānotā novirzē no tā, kas noteikts vai aprēķināts, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauto informāciju par konkrēto lidmašīnu; un

2) minimālajiem augstumiem, kas nepieciešami, lai nodrošinātu atbilstību CAT.POL.A.415. punkta un attiecīgi CAT.POL.A.420. punkta nosacījumiem.

CAT.POL.A.415 Lidojuma laikā – nedarbojas viens dzinējs (*OEI*)

a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskos apstākļos, ja notiek viena dzinēja atteice jebkurā maršruta punktā vai jebkurā plānotā novirzē no tā, bet otrs vai pārējie dzinēji darbojas paredzētā maksimālās ilgstošās jaudas režīmā, lidmašīna var turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var veikt nosēšanos saskaņā ar CAT.POL.A.430 vai attiecīgi CAT.POL.A.435. Lidmašīnai jāpārlido šķēršļi, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz:

1) 1 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas koeficients ir nulle vai lielāks; vai

2) 2 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas koeficients ir mazāks par nulli.

b) Lidojuma trajektorijai ir pozitīvs gradients 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka, kur ir paredzēts veikt nosēšanos pēc tam, kad ir notikusi viena dzinēja atteice.

c) Pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas pieejamais koeficients ir par 150 pēdām minūtē mazāks par noteikto pilno augstuma uzņemšanas ātrumu.

▼M16

d) Platuma robežas, kas minētas a) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai *RNAV 5*.

▼M26

e) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai lidlauku, kur lidmašīnai paredzēts nosēsties pēc dzinēja atteices, būtu iespējams sasniegt ar CAT.OP.MPA.181. punktā paredzēto degvielas rezervi, kas pietiekama rezerves lidlauka sasniegšanai, ja tiek izmantota droša procedūra.

▼M16

CAT.POL.A.420 Divu dzinēju atteice lidojuma laikā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem

a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem – visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos – nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no tāda lidlauka, kas atbilst CAT.POL.A.430. punkta prasībām attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu, ja vien netiek izpildīts šā punkta b)–e) apakšpunkts.

b) Ja nedarbojas divi lidmašīnas dzinēji, trajektorija ir tāda, lai paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos lidmašīna varētu turpināt lidojumu, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz 2 000 pēdu liels, uz lidlauku, kas atbilst veiktspējas kritērijiem, kurus piemēro attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu.

c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties vairāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no lidlauka, kas minēts a) apakšpunktā, visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos.

▼M20

d) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 450 m (1 500 pēdu) augstumā tieši virs nosēšanās zonas un pēc tam lidotu 15 minūtes, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci.

▼M16

e) Lidmašīnas augstuma uzņemšanas pieejamais ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks nekā noteiktais ātrums.

f) Platuma robežas, kas minētas b) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai *RNAV 5*.

g) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar d) apakšpunktā paredzēto degvielas rezervi.

▼B

CAT.POL.A.425 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos

Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz *AFM* precizēto maksimālo nosēšanās masu attiecīgajam augstumam un – ja noteikts *AFM* – atbilstīgi apkārtējās vides temperatūrai paredzamajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

CAT.POL.A.430 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % robežās no pieejamās nosēšanās distances, ņemot vērā:

1) augstumu virs lidlauka;

2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;

3) skrejceļa virsmas veidu; un

▼M16

4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.

▼B

b) Lai nosēdinātu lidmašīnu, pieņem, ka:

1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja standarta apstākļos; un

2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.

c) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību b) apakšpunkta 2. punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja izvēlēts rezerves lidlauks, kur atbilstību a) līdz b) apakšpunktam iespējams ievērot pilnībā.

CAT.POL.A.435 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem

▼M16

a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, *LDA* ir viena no šīm distancēm:

1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr ne mazāka, kā paredzēts CAT.POL.A.430. punktā;

2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta *AFM* izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.430. punktu.

▼B

b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš paredzamajā ielidošanas laikā varētu būt kontaminēts, nosēšanās distance nedrīkst būt lielāka par *LDA*. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās distances datus.

2. SADAĻA

Helikopteri

1. NODAĻA

Vispārējās prasības

CAT.POL.H.100 Piemērošana

a) Helikopterus ekspluatē saskaņā ar attiecīgajai veiktspējas klasei piemērojamajām prasībām.

b) Helikopteru ekspluatāciju atbilstīgi 1. klases parametriem veic:

1) lidojumos no/uz lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar CAT.POL.H.225 veic lidojumus no sabiedrības interešu teritorijas (*PIS*) un uz to; vai

2) ja *MOPSC* ir lielāka par 19 vietām, izņemot gadījumus, kad veic 2. klases parametriem atbilstīgus lidojumus uz/no helikopteru klāja saskaņā ar apstiprinājumu, kas izdota, ievērojot CAT.POL.H.305.

c) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru *MOPSC* ir 19 vietas vai mazāk, bet vairāk par deviņām sēdvietām, ekspluatē atbilstīgi 1. vai 2. klases parametriem.

d) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk, ekspluatē atbilstīgi 1., 2. vai 3. klases parametriem.

CAT.POL.H.105 Vispārējas prasības

a) Helikoptera masa:

1) pacelšanās sākumā; vai

▼B

2) lidojuma pārplānošanas gadījumā – brīdī, no kura piemēro pārskatītu lidojuma veikšanas plānu,

nav lielāka par masu, ar kuru paredzētajā lidojumā var ievērot šīs nodaļas prasības, ņemot vērā paredzamo masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas krājuma atbilstīgi attiecīgajām prasībām.

b) *AFM* norādītos apstiprinātos veiktspējas datus izmanto, lai noteiktu atbilstību šīs sadaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem atbilstīgi prasībām attiecīgajās nodaļās. Šos citus datus ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Piemērojot šajā sadaļā noteiktos faktorus, var ņemt vērā jebkurus darbības faktorus, kas *AFM* jau ir iekļauti veiktspējas datos, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkāršas piemērošanas.

c) Pierādot atbilstību šīs sadaļas prasībām, ņem vērā:

1) helikoptera masu;

2) helikoptera konfigurāciju;

3) vides apstākļus, proti:

i) barometrisko augstumu un temperatūru;

ii) vēju:

A) izņemot gadījumus, kas noteikti C) punktā, lai ievērotu pacelšanās, pacelšanās trajektorijas un nosēšanās prasības, ņem vērā ne vairāk kā 50 % no ziņotās pastāvīgās pretvēja komponentes – 5 mezgli vai vairāk;

B) gadījumos, kad *AFM* atļauts pacelties un nosēsties ar ceļavēja komponenti, un visos gadījumos attiecībā uz pacelšanās trajektoriju, ņem vērā ne mazāk par 150% no ziņotās ceļavēja komponentes; un

C) ja ar precīziem vēja mēraparātiem var izmērīt precīzu vēja ātrumu virs pacelšanās un nosēšanās punkta, var noteikt par 50 % lielākas vēja komponentes, ja ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka *FATO* tuvums un precizitāti pastiprinošas ierīces nodrošina atbilstīgu drošības līmeni;

4) ekspluatācijas paņēmienus; un

5) jebkuru tādu sistēmu ekspluatāciju, kas negatīvi ietekmē darbību.

CAT.POL.H.110 Šķēršļi

a) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, ņem vērā šķēršļus *FATO*, pacelšanās lidojuma trajektorijā vai otrā apļa trajektorijā, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:

1) *VFR* lidojumos:

▼B

i) pusi no *AFM* noteiktā minimālā platuma vai – ja platums nav noteikts – 0,75 × D, kur D ir helikoptera lielākie izmēri, propelleriem griežoties;

ii) pieskaitot lielāko no 0,25 × D vai 3 m;

iii) pieskaitot:

A) 0,10 × DR attālumu *VFR* lidojumiem dienā; vai

B) 0,15 × *DR* attālumu *VFR* lidojumiem naktī.

2) *IFR* lidojumos:

i) 1,5 × D vai 30 m, izvēloties lielāko vērtību, pieskaitot:

A) 0,10 × *DR* attālumu *IFR* lidojumiem ar precīzu kursa vadību;

B) 0,15 × *DR* attālumu *IFR* lidojumiem ar standarta kursa vadību; vai

C) 0,30 × *DR* attālumu *IFR* lidojumiem bez kursa vadības.

ii) Nosakot otrā apļa lidojuma trajektoriju, novirzi no šķēršļu zonas piemēro tikai pieejamās pacelšanās distances beigās.

3) Manevros, kad pacelšanos sāk vizuāli un pārejas punktā pāriet uz *IFR*/*IMC*, līdz pārejas punktam piemēro 1. punktā noteiktos kritērijus, pēc pārejas punkta piemēro 2. punktā noteiktos kritērijus. Pārejas punkts nevar būt pirms 1. klases parametru helikopteriem nepieciešamās pacelšanās distances (*TODRH*) vai 2. klases parametru helikopteriem – pirms noteiktā pēcpacelšanās punkta (*DPATO*).

b) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, ņem vērā šķēršļus atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonās, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:

1) pusi no *AFM* noteiktā minimālā platuma vai – ja platums nav noteikts – 0,75 × D;

2) pieskaitot lielāko no 0,25 × D vai 3 m;

3) pieskaitot:

i) 0,10 × attālums, ko veic no *FATO* beigām, *VFR* lidojumiem dienā; vai

ii) 0,15 × attālums, ko veic no *FATO* beigām, *VFR* lidojumiem naktī.

c) Var neņemt vērā šķēršļus, kas ir tālāk par šādiem attālumiem:

1) 7 × propellera rādiuss (*R*) lidojumiem dienā, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;

▼B

2) 10 × R lidojumiem naktī, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;

3) 300 m, ja precīzu navigāciju var panākt, izmantojot atbilstīgus navigācijas līdzekļus; vai

4) 900 m visos citos gadījumos.

2. NODAĻA

1. klase

CAT.POL.H.200 Vispārējas prasības

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra.

CAT.POL.H.205 Pacelšanās

a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt attiecīgajai procedūrai *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu.

b) Pacelšanās masai jābūt tādai, lai:

1) kritiskajam dzinējam pārstājot darboties lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties (*TDP*) vai pirms tā, iespējams pārtraukt pacelšanos un nosēsties *FATO*;

2) nepieciešamā pārtrauktās pacelšanās distance (*RTODRH*) nepārsniedz pieejamo pārtrauktas pacelšanās distanci (*RTODAH*); un

3) *TODRH* nebūtu garāks par pieejamo pacelšanās distanci (*TODAH*);

4) Neskarot b) apakšpunkta 3. punktu, *TODRH* var pārsniegt *TODAH*, ja helikopters, kritiskajam dzinējam pārstājot darboties *TDP*, turpinot pacelšanos var pārlidot visus šķēršļus līdz *TODRH* beigām, ievērojot vertikālo augstuma robežu, kas nav mazāka par 10,7 m (35 pēdām).

c) Pierādot atbilstību a) un b) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus izlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

d) Pacelšanās posmā līdz *TDP* (un atrodoties tajā) saglabā vizuālu kontaktu ar reljefu, lai varētu veikt pārtrauktu pacelšanos.

e) Veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, kritiskajam dzinējam pārstājot darboties *TDP* vai pirms tā, visus šķēršļus atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonā pārlido atbilstīgā augstumā.

CAT.POL.H.210 Pacelšanās lidojuma trajektorija

a) No *TODRH* beigām, ja kritiskā dzinēja atteice konstatēta *TDP*:

1) Pacelšanās masai jānodrošina tāda pacelšanās lidojuma trajektorija, lai *VFR* lidojumos augstuma uzņemšanas zonā būtu iespējams pārlidot visus šķēršļus vismaz 10,7 m (35 pēdu) vertikālā attālumā un *IFR* lidojumos – 10,7 m (35 pēdu) + 0,01 × attālums *DR*. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.

▼B

2) Lai, mainot lidojuma virzienu par vairāk nekā 15°, varētu ievērot šķēršļu pārlidošanas prasības, atbilstīgi koriģē sānsveres leņķus. Šo pagriezienu nedrīkst sākt zemāk par 61 m (200 pēdām) virs pacelšanās virsmas, izņemot gadījumus, kad šāds manevrs ietilpst *AFM* iekļautā apstiprinātā procedūrā.

b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos atbilstīgos parametrus izlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

CAT.POL.H.215 Kritiskā dzinēja atteice – lidojuma laikā

a) Helikoptera masai un lidojuma trajektorijai visos maršruta punktos, nedarbojoties kritiskajam dzinējam un lidojumam prognozētajos meteoroloģiskajos apstākļos, jāatbilst 1., 2. vai 3. punktā noteiktajām prasībām:

1) Ja vien lidojumu paredzēts veikt, visu laiku neredzot zemes virsmu, helikoptera masai jābūt tādai, lai, vienam dzinējam nedarbojoties, kalnu apgabalos būtu iespējams uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 50 pēdas/minūtē līdz vismaz 300 m (1 000 pēdām) vai 600 m (2 000 pēdām) un maršruta šķēršļus un reljefa pacēlumus pārlidot 9,3 km (5 jūras jūdzes) attālumā abās paredzētās trajektorijas pusēs.

2) Ja lidojumu paredzēts veikt, neredzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1 000 pēdu) augstumam virs tādas nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220. Lidojuma trajektorijai vismaz 300 m (1 000 pēdu) augstumā vai 600 m (2 000 pēdu) augstumā kalnu apgabalos jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm. Var izmantot lejupslīdes manevrus.

3) Ja lidojumu paredzēts veikt *VMC*, redzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1 000 pēdu) augstumam virs nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220, nevienā brīdī nelidojot zemāk par atbilstīgu obligāto lidojuma augstumu. Ņem vērā šķēršļus 900 m attālumā abās maršruta pusēs.

b) Pierādot atbilstību a) apakšpunkta 2. vai 3. punktā:

1) pieņem, ka kritiskais dzinējs var pārstāt darboties viskritiskākajā maršruta punktā;

2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;

3) atbrīvošanos no degvielas plāno tikai tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, spētu sasniegt lidlauku vai ekspluatācijas vietu ar vajadzīgo degvielas rezervi; un

4) atbrīvošanos no degvielas neplāno zemāk par 1 000 pēdām virs reljefa.

c) Ja 95 % lidojuma laika nevar nodrošināt navigācijas precizitāti, a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētās joslas platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdzēm).

CAT.POL.H.220 Nosēšanās

a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nedrīkst pārsniegt *AFM* attiecīgajai procedūrai noteikto maksimālo pacelšanās masu.

▼B

b) Ja kritiskā dzinēja atteici konstatē jebkurā nosēšanās lēmuma pieņemšanas punktā (*LDP*) vai pirms tā, ir iespējams vai nu nosēsties un apstāties *FATO*, vai veikt pārtraukto nosēšanos un pārlidot visus šķēršļus lidojuma trajektorijā 10,7 m (35 pēdu) augstumā. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.

c) Ja svarīgākā dzinēja atteici konstatē jebkurā *LDP* punktā vai pēc tā, ir iespējams:

1) pārlidot visus šķēršļus pieejas trajektorijā; un

2) nosēsties un apstāties *FATO*.

d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai jebkurā rezerves vietā, ja tāda paredzēta.

e) Nosēšanās daļu posmā no *LDP* līdz zemskares punktam veic, redzot zemi.

CAT.POL.H.225 Helikopteru ekspluatācija no sabiedrības interešu teritorijas un uz to

a) 2. parametru klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju uz sabiedrības interešu teritoriju (*PIS*) un no tās var veikt, neievērojot CAT.POL.H.310. punkta b) apakšpunktā vai CAT.POL.H.325. punkta b) apakšpunktā noteiktās prasības, ja:

1) *PIS* bija lietošanā pirms 2002. gada 1. jūlija;

2) *PIS* izmēra vai šķēršļu vides dēļ nav iespējams nodrošināt atbilstību prasībām, kas noteiktas 1. klases parametriem atbilstīgai ekspluatācijai;

3) ekspluatāciju veic ar helikopteru, kura *MOPSC* ir sešas vietas vai mazāk;

4) ekspluatants ievēro CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunkta 2. un 3. punktā minētās prasības;

5) helikoptera masa nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo masu augstuma uzņemšanai 8 % slīpumā bezvēja apstākļos atbilstošā drošā pacelšanās ātrumā (V_{TOSS}), kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; un

6) ekspluatants no kompetentās iestādes ir saņēmis iepriekšēju apstiprinājumu ekspluatācijai. Pirms šādu ekspluatācijas darbību veikšanas citā dalībvalstī ekspluatants saņem šīs attiecīgās valsts kompetentās iestādes apstiprinājumu.

b) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka procedūras, kas jāveic katrā konkrētā vietā, lai, dzinēja atteices gadījumā paceļoties un nosēžoties, mazinātu laiku, kad būtu apdraudēta helikopterā un uz zemes esošo cilvēku drošība.

c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā par katru atsevišķu *PIS* ir iekļauta: *PIS* diagramma vai fotoattēls ar skaidrojumiem, kur redzami galvenie elementi, izmēri un neatbilstības 1. klases parametriem atbilstīgas ekspluatācijas prasībām, galvenie riska veidi un rīcības plāns darbnepārtrauces nodrošināšanai iespējama incidenta gadījumā.

▼B

3. NODAĻA

2. klase

CAT.POL.H.300 Vispārējas prasības

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 2. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra.

CAT.POL.H.305 Ekspluatācija, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās

a) Ekspluatāciju, ja pacelšanās un nosēšanās posmā nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu un uzturētu šādu apstiprinājumu, ekspluatants:

1) veic riska vērtējumu, precizējot:

i) helikoptera tipu; un

ii) ekspluatācijas veidus;

2) ievēro šādus nosacījumus:

i) sasniedz un uztur ražotāja noteikto helikoptera/dzinēja modifikācijas standartu;

ii) veic helikoptera vai dzinēja ražotāja ieteiktos profilaktiskās tehniskās apkopes pasākumus;

iii) pacelšanās un nosēšanās procedūras apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās jau iepriekš nav iekļautas *AFM*;

iv) nosaka apkalpes apmācību; un

v) nodrošina sistēmu ziņošanai ražotājam par jaudas zudumu, dzinēja izslēgšanos vai dzinēja atteices gadījumiem;

un

3) ievieš izmantošanas uzraudzības sistēmu (*UMS*).

CAT.POL.H.310 Pacelšanās

a) Helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1 000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

b) Veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 noteiktā ekspluatācija, pacelšanos veic tā, lai būtu iespējama droša piespiedu nosēšanās līdz punktam, no kura iespējams droši turpināt lidojumu.

c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:

1) helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo masu, bezvēja apstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes (*AEO OGE*) un visiem dzinējam darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai

2) lidojumos no helikopteru klāja:

i) ar helikopteru, kura *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām; vai

▼B

ii) ar jebkuru helikopteru no helikopteru klāja nelabvēlīgā apvidū,

attiecībā uz pacelšanās masu ņem vērā: procedūru; helikoptera klāja augstumam atbilstīgu klāja malas pārlidošanas un nolaišanās attālumu, kritiskajam(-iem) dzinējam(-iem) nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus izlidošanas vietā.

e) Pacelšanās posmā līdz CAT.POL.H.315 prasību izpildei helikopteru vada, redzot zemi.

CAT.POL.H.315 Pacelšanās lidojuma trajektorija

No noteiktā pēcpacelšanās punkta (*DPATO*) vai – alternatīvā kārtā – ne vēlāk kā 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas kritiskā dzinēja atteices gadījumā ievēro CAT.POL.H.210. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. punktā un b) apakšpunktā noteiktās prasības.

CAT.POL.H.320 Kritiskā dzinēja atteica – lidojuma laikā

Ievēro CAT.POL.H.215 prasības.

CAT.POL.H.325 Nosēšanās

a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1 000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

b) Ja kritiskā dzinēja atteice notiek jebkurā pieejas trajektorijas punktā:

1) var veikt pārtraukto nosēšanos, ievērojot CAT.POL.H.315 prasības; vai,

2) veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 precizētā ekspluatācija, helikopters var veikt drošu piespiedu nosēšanos.

c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:

1) nosēšanās masa nepārsniedz *AFM* precizēto maksimālo masu, bezvēja apstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes (*AEO OGE*) un visiem dzinējam darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai

2) lidojumos uz helikopteru klāju:

i) ar helikopteru, kura *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām; vai

ii) ar jebkuru helikopteru uz helikopteru klāju nelabvēlīgā apvidū,

attiecībā uz nosēšanās masu ņem vērā procedūru un helikoptera klāja augstumam atbilstīgu nolaišanās attālumu, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus galamērķa lidlaukā vai jebkurā citā rezerves lidlaukā, ja tāds paredzēts.

▼B

e) Nosēšanās posmā, pēc kura nav iespējams izpildīt b) apakšpunkta 1. punktā noteiktās prasības, helikopteru vada, redzot zemi.

4. NODAĻA

3. klase

CAT.POL.H.400 Vispārējas prasības

a) Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 3. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra, vai B kategorijā.

b) Ekspluatāciju veic tikai labvēlīgā apvidū, izņemot:

1) ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.420; vai

2) pacelšanās un nosēšanās posmā, veicot ekspluatāciju saskaņā ar c) apakšpunktu.

c) Ja ekspluatantam ir apstiprinājums saskaņā ar CAT.POL.H.305 un ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, ekspluatāciju uz/no lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kas neatrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, var veikt:

1) pacelšanās laikā, pirms sasniegts V_y (visizdevīgākais augstuma uzņemšanas ātrums), vai 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas; vai

2) nosēšanās laikā zemāk nekā 200 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas.

d) Ekspluatāciju nedrīkst veikt:

1) ja zeme nav redzama;

2) naktī;

3) ja mākoņu apakšējā robeža ir zemāk par 600 pēdām; vai

4) ja redzamība ir mazāka par 800 metriem.

CAT.POL.H.405 Pacelšanās

a) Pacelšanās masai jābūt mazākajai no šīm vērtībām:

1) *MCTOM*; vai

2) maksimālā pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai – apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmē nav iespējams panākt, – pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.

b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.410 Maršrutā

a) Helikopteram, kam visi dzinēji darbojas maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, jāspēj turpināt lidojumu paredzētajā maršrutā vai ar plānoto novirzīšanos, nevienā punktā nelidojot zemāk par piemērotu obligāto lidojuma augstumu.

▼B

b) Neskarot CAT.POL.H.420, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.415 Nosēšanās

a) Helikoptera nosēšanās masai paredzētajā nosēšanās laikā jābūt mazākajai no šīm vērtībām:

1) maksimālā sertificētā nosēšanās masa; vai

2) maksimālā nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai – apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmes zonā nav iespējams panākt – nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.

b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.420 Helikopteru ekspluatācija virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas

a) Tādu turbodzinēju helikopteru ekspluatāciju, kuru *MOPSC* ir sešas vietas vai mazāk, virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums, pēc tam, kad ekspluatants ir veicis drošības riska novērtējumu. Pirms šādu ekspluatācijas darbību veikšanas citā dalībvalstī ekspluatants saņem šīs attiecīgās valsts kompetentās iestādes apstiprinājumu.

b) Lai saņemtu un uzturētu šādu apstiprinājumu, ekspluatants:

1) šādas ekspluatācijas darbības veic tikai tajos apgabalos un tādos apstākļos, kas precizēti apstiprinājumā;

2) šādas ekspluatācijas darbības neveic atbilstīgi *HEMS* apstiprinājuma nosacījumiem;

3) pierāda, ka helikoptera ierobežojumu vai citu pamatotu apsvērumu dēļ nav iespējams ievērot attiecīgos veiktspējas kritērijus; un

4) ir saņēmis apstiprinājumu saskaņā ar CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunktu.

c) Neskarot CAT.IDE.H.240, šādas ekspluatācijas darbības var veikt bez papildu skābekļa padeves aprīkojuma, ja lidojuma augstums ilgāk par 30 minūtēm nepārsniedz 10 000 pēdas un nekad nepārsniedz 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

3. SADAĻA

Masa un līdzsvars

1. NODAĻA

Gaisa kuģi ar dzinēju

CAT.POL.MAB.100 Masa un līdzsvars, noslogojums

a) Jebkurā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa noslogojums, masa un smaguma centrs (*CG*) atbilst ierobežojumiem, kas noteikti *AFM* vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.

▼B

b) Ekspluatants pirms gaisa kuģa ekspluatācijas sākšanas nosaka katra gaisa kuģa masu un *CG*, to faktiski nosverot, pēc tam atkārtoti sverot ik pēc 4 gadiem, ja izmanto konkrēta gaisa kuģa masu, un ik pēc 9 gadiem, ja izmanto gaisa kuģu flotes masu. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģus sver atkārtoti.

c) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai jebkura apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

d) Ekspluatants, sverot vai izmantojot standartmasu, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, kas ietilpst gaisa kuģa sausajā ekspluatācijas masā. Nosaka viņu atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa *CG*.

e) Ekspluatants derīgās kravas masu, tostarp balasta masu, nosaka, faktiski sverot vai derīgās kravas masu nosakot atbilstīgi standarta pasažieru un bagāžas masai.

f) Papildus pasažieru un reģistrētās bagāžas standartmasai var izmantot citu kravas vienību standartmasu, ja ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka šīm vienībām ir tāda pati masa vai ka šo vienību masa nepārsniedz noteiktās pieļaujamās robežas.

g) Ekspluatants degvielas kravas svaru nosaka pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.

h) Ekspluatants nodrošina, ka:

1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un

2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.

i) Ekspluatants ievēro konstrukcijas papildierobežojumus, piemēram, grīdu izturības ierobežojumus, maksimālo noslodzi uz tekošo metru, maksimālo masu katrā kravas nodalījumā un maksimālā vietu skaita ierobežojumus. Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants ņem vērā noslogojuma izmaiņas lidojumā.

j) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants precizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz i) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

CAT.POL.MAB.105 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

a) Ekspluatants pirms katra lidojuma, precizējot kravu un tās izvietojumu, nosaka masas un līdzsvara datus un sagatavo masas un līdzsvara dokumentus. Ņemot vērā masas un līdzsvara dokumentus, komandieris konstatē, vai krava un tās izvietojums nepārsniedz gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:

1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;

2) lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums;

▼B

3) komandiera vārds, uzvārds;

4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;

5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais *CG*;

i) B klases lidmašīnām un helikopteriem masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt *CG* atrašanās vietu, ja, piemēram, kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru;

6) degvielas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;

7) patērējamo krājumu svars, kas nav degviela (vajadzības gadījumā);

8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;

9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;

10) piemērojamie gaisa kuģa *CG* izvietojumi; un

11) masas un *CG* robežvērtības.

Šai informācijai jābūt pieejamai lidojuma plānošanas dokumentos vai masas un līdzsvara sistēmās. Daļa šīs informācijas var būt ietverta citos dokumentos, kas ir gatavi un pieejami izmantošanai.

▼M14

b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā masas un līdzsvara sistēmā, ekspluatants:

1) pārbauda izvaddatu integritāti, lai nodrošinātu, ka dati atbilst *AFM* noteiktajiem ierobežojumiem; un

2) sistēmas lietošanas instrukcijas un procedūras sīki apraksta savā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼B

c) Persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti komandierim izsniegtajos masas un līdzsvara dokumentos. Komandieris šos dokumentus apstiprina ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.

d) Ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīža kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:

1) komandierim ir ziņots par jebkurām izmaiņām pēdējā brīdī pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas un ka šīs izmaiņas ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kas attiecas uz masu un līdzsvaru;

2) precizē maksimālās pēdējā brīdī pieļaujamās pasažieru skaita vai iekrāvuma masas izmaiņas; un

3) ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, sagatavo jaunus masas un līdzsvara dokumentus.

▼M14

_____

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI, IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

CAT.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

▼M7

a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām; nav jāapstiprina:

1) rezerves drošinātāji;

2) pārnēsājamie lukturīši;

3) precīzie hronometri;

4) karšu turētāji;

5) pirmās palīdzības komplekti;

6) neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekti;

7) megafoni;

8) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;

9) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces, un

10) bērnu ierobežotājsistēmas.

▼M15

b) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasītas šajā pielikumā (Part-CAT), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 un CAT.IDE.A.345;

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.

▼B

c) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojuma apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no šīs darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lietos vairāk nekā viens lidojuma apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.

d) Instrumentus, ko izmanto visi lidojuma apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojuma apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

e) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

▼B

CAT.IDE.A.105 Obligāto lidojuma iekārtu saraksts

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta *MEL*; vai

▼M15

b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu.

▼B

CAT.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

a) Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

b) Vajadzīgo rezerves drošinātāju skaits ir lielākais no šiem:

1) 10 % no katras jaudas drošinātāju skaita; vai

2) trīs drošinātāji katrai jaudai.

CAT.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

a) Dienas lidojumos lidmašīnām ir:

1) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;

2) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

3) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus; un

4) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzams pārnēsājams elektrisks lukturītis.

b) Nakts lidojumiem lidmašīnas papildus aprīko ar:

1) navigācijas/pozīcijas gaismām;

2) divām nosēšanās gaismām vai vienu gaismu, kam ir divi atsevišķi barojami kvēldiegi; un

3) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

CAT.IDE.A.120 Vējstikla tīrītāji

Lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka nekā 5 700 kg, katrā pilota darba vietā uzstāda ierīci, kas nokrišņu laikā nodrošina, ka daļa vējstikla ir skaidri caurredzama.

CAT.IDE.A.125 Lidmašīnu ekspluatācija dienā saskaņā ar *VFR* – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

1) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:

i) magnētisko kursu;

ii) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

iii) Barometriskais augstums;

▼B

iv) izmērīto gaisa ātrumu;

v) vertikālo ātrumu;

vi) pagriezienus un slīdēšanu;

vii) telpisko stāvokli;

viii) kursu;

ix) ārējā gaisa temperatūru; un

x) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.

2) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.

b) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼B

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) pagriezienus un slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli; un

6) kursu.

c) Līdzekļiem, kas novērš gaisa ātruma norādīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, jābūt:

1) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir lielāka par deviņām vietām; un

2) lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. aprīlī vai vēlāk.

d) Viendzinēja lidmašīnām, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1995. gada 22. maija, a) punkta 1) apakšpunkta vi) daļas, a) punkta 1) apakšpunkta vii) daļas, a) punkta 1) apakšpunkta viii) daļas un a) punkta 1) apakšpunkta ix) daļas prasības nepiemēro, ja atbilstības nodrošināšanas dēļ būtu jāveic lidmašīnas modernizācija.

CAT.IDE.A.130 Lidmašīnu ekspluatācija saskaņā ar *IFR* vai naktī – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnām, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *VFR* vai *IFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

3) izmērīto gaisa ātrumu;

4) vertikālo ātrumu;

5) pagriezienus un slīdēšanu (vai lidmašīnās, kur ir telpiskā stāvokļa rezerves indikators, – slīdēšanu);

6) telpisko stāvokli;

7) stabilizētu kursu;

8) ārējā gaisa temperatūru; un

9) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.

▼M15

b) Divi līdzekļi barometriskā augstuma mērīšanai un parādīšanai.

▼B

c) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.

d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. punktā un h) apakšpunkta 2. punktā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

e) Ierīces, kas lidojuma apkalpei ziņo par d) apakšpunktā prasīto ierīču atteici, lidmašīnās:

1) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk; vai

2) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1998. gada 1. aprīļa un kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām.

f) Divas neatkarīgas statiskā spiediena sistēmas – izņemot lidmašīnas ar propelleriem, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka.

g) Viena statiskā spiediena sistēma un viens rezerves statiskā spiediena avots – lidmašīnām ar propelleriem, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka.

h) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vietā ir atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼B

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) pagriezienus un slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli; un

6) stabilizētu kursu.

i) Lidmašīnām, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators, kas pieejams izmantošanai no jebkuras pilota darba vietas un kas:

1) standarta ekspluatācijas laikā ir ar nepārtrauktu barošanas padevi un ko pēc elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kas nav atkarīgs no parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas;

2) garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas barošanas padeves sistēmā un ekspluatācijas procedūras;

3) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa mērīšanas un attēlošanas sistēmas;

4) pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;

5) ir pienācīgi apgaismots visos ekspluatācijas posmos, izņemot lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka, kas 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas un kam kreisās puses instrumentu panelī ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators;

6) lidojuma apkalpei skaidri norāda, kad rezerves telpiskā stāvokļa indikatoru darbina avārijas barošanas padeve; un

7) ar attiecīgu indikatoru uz instrumenta vai uz instrumentu paneļa norāda, kad darbojas rezerves telpiskā stāvokļa indikatora autonomā barošanas padeve, ja tāda ir.

▼B

j) Karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

CAT.IDE.A.135 Papildu iekārtas vienpilota lidojumam saskaņā ar IFR

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* ar vienu pilotu, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

CAT.IDE.A.140 Sistēma brīdināšanai par augstumu

a) Ar sistēmu brīdināšanai par augstumu aprīko:

1) turbopropelleru lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām; un

2) turboreaktīvās lidmašīnas.

b) Sistēma brīdināšanai par augstumu:

1) brīdina lidojuma apkalpi par tuvošanos iepriekš izraudzītam augstumam; un

2) vismaz ar skaņas signālu brīdina lidojuma apkalpi par novirzīšanos no iepriekš izraudzīta augstuma.

c) Neskarot a) apakšpunktu, lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka vai kuru *MOPSC* ir deviņas vietas vai vairāk un kuru *CofA* ir izdots pirms 1972. gada 1. aprīļa, un kuras 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas, ar sistēmu brīdināšanai par augstumu neaprīko.

CAT.IDE.A.150 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (*TAWS*)

a) Turbopropelleru lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst A klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.

b) Virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst B klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.

▼M12

c) Turbodzinēju lidmašīnas, kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) pirmo reizi izdots pēc 2019. gada 1. janvāra un kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir no sešām līdz deviņām vietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst B klases iekārtām noteiktajām prasībām, kā norādīts pieņemamā standartā.

▼B

CAT.IDE.A.155 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (*ACAS*)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav paredzēts citādi, turbodzinēju lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, aprīko ar *ACAS II*.

CAT.IDE.A.160 Lidmašīnas meteoroloģiskais radars

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai *IMC* apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

a) hermetizētās lidmašīnās;

▼B

b) nehermetizētās lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5 700 kg; un

c) nehermetizētās lidmašīnās ar *MOPSC*, kas lielāka par deviņām vietām.

CAT.IDE.A.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

a) Lidmašīnās, ko ekspluatē iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos naktī, aprīko ar ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

CAT.IDE.A.170 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

CAT.IDE.A.175 Apkalpes locekļu sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir vairāk nekā 15 000 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 19 vietas, uzstāda apkalpes locekļu iekšējo sakaru sistēmu, izņemot lidmašīnas, kam *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1965. gada 1. aprīļa un kas 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas.

CAT.IDE.A.180 Pasažieru informēšanas sistēma

Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu.

CAT.IDE.A.185 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces

a) Ar pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīci (*CVR*) aprīko:

1) lidmašīnas ar *MCTOM*, kas lielāka par 5 700 kg; un

2) daudzdzinēju turbolidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka, *MOPSC* – vairāk par deviņām vietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1990. gada 1. janvārī vai vēlāk.

▼M8

b) Līdz 2018. gada 31. decembrim *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

1) pēdējās divās stundās – a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, ja to *CofA* ir izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk;

2) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, ja to *CofA* ir izdots pirms 1998. gada 1. aprīļa, vai

3) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās.

c) Vēlākais no 2019. gada 1. janvāra *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

▼M18

1) pēdējās 25 stundās — lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai

▼M8

2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.

▼M8

d) Vēlākais no 2019. gada 1. janvāra *CVR* datus ieraksta uz līdzekļiem, kas nav magnētiskā lente vai magnētiskā stieple.

e) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:

1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp bez pārtraukuma:

i) lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk – skaņas signālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikrofona un maskas mikrofona;

ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra piestiprinātā mikrofona un maskas mikrofona (ja tādus izmanto) – a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1998. gada 1. aprīļa;

4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

f) *CVR* sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, *CVR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību ar savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

g) Papildus f) apakšpunkta noteikumiem un atkarībā no elektroenerģijas padeves *CVR* iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās:

1) šā punkta a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, vai

2) šā punkta a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās.

h) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2018. gada 16. jūnija minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M16

i) Lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk, aprīko ar rezerves barošanas avotu, kuram *CVR* un pilotu kabīnē uzstādītais zonas mikrofons pieslēdzas automātiski, ja jebkāda cita *CVR* barošana tiek pārtraukta.

▼B

CAT.IDE.A.190 Lidojuma parametru reģistrators

a) Lidojuma parametru reģistratoru (*FDR*), kurā izmantota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja, uzstāda:

1) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1990. gada 1. jūnijā vai vēlāk;

▼B

2) turbodzinēju lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1990. gada 1. jūnija; un

3) daudzdzinēju turbolidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka, *MOPSC* – vairāk par deviņām vietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk.

b) *FDR* ieraksta:

1) lidojuma laiku, augstumu, gaisa ātrumu, standarta paātrinājumu un kursu un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 2. punktā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg;

2) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. punktā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;

3) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 2. punktā un kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;

4) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 3. daļā un kuru *CofA* izdots pirms 2016. gada 1. janvāra; vai

5) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 3. daļā un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.

c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.

d) *FDR* sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2018. gada 16. jūnija minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M16

CAT.IDE.A.191 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

a) Turbodzinēju lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 2 250 kg vai lielāka, un lidmašīnas, kuru *MOPSC* ir vairāk par 9 vietām, aprīko ar lidojuma parametru reģistratoru, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

1) uz tām neattiecas CAT.IDE.A.190. punkta a) apakšpunkta darbības joma;

2) to individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.

b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.

c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās piecās stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.

d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.

▼B

CAT.IDE.A.195 Datu pārraides sakaru reģistrēšana

a) Lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:

1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.

▼B

c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tikpat ilgu laiku, cik *CVR* ierīcēm noteikts CAT.IDE.A.185.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2018. gada 16. jūnija minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M20

e) Datu pārraides reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai piemērojamās prasības ir identiskas CAT.IDE.A.185. punktā ietvertajām prasībām, kas piemērojamas pilotu kabīnes sarunu reģistratora (*CVR*) darbības sākšanas un beigšanas loģikai.

▼B

CAT.IDE.A.200 Kopējs reģistrators

Atbilstību prasībām par *CVR* un *FDR* var nodrošināt ar:

a) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru, ja lidmašīnā jābūt *CVR* vai *FDR*;

b) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un kurās jābūt gan *CVR*, gan *FDR*; vai arī

c) diviem kopējiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai lielāka un kurās jābūt gan *CVR*, gan *FDR*.

CAT.IDE.A.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;

2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai, izņemot 3. punktā norādītos gadījumus;

▼M15

3) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katrā pasažieru sēdeklī un ierobežotājjostas katrā guļvietā lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk un kurām individuāla *CofA* pirmoreiz izdota 2015. gada 8. aprīlī vai vēlāk;

▼B

4) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem);

5) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā:

i) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim;

ii) katram novērotāja sēdeklim lidojuma apkalpes nodalījumā;

6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim, kas paredzēts obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.

▼M9

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

1) ir atsprādzējama vienā punktā;

▼M9

2) sēdekļos, kas paredzēti minimāli vajadzīgajam salona apkalpes locekļu skaitam, tai ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi; un

▼M15

3) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem un visiem sēdekļiem, kas atrodas blakus pilota sēdeklim, jāatbilst vienam no šiem:

i) divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi;

ii) diagonāla plecu siksna un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi, šādās lidmašīnās:

A) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāk un *MOPSC* ir deviņas vai mazāk vietas un kuras atbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā;

B) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāk un *MOPSC* ir deviņas vai mazāk vietas un kuras neatbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā, un kurām individuālā *CofA* pirmoreiz izdota pirms 2014. gada 28. oktobra;

C) lidmašīnās, kas sertificētas saskaņā ar CS-VLA vai tā ekvivalentu un CS-LSA vai tā ekvivalentu.

▼B

CAT.IDE.A.210 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Lidmašīnās, kurās no lidojuma apkalpes locekļu sēdvietām visas pasažieru vietas redzēt nav iespējams, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

CAT.IDE.A.215 Iekšējās durvis un aizkari

Lidmašīnās uzstāda:

a) durvis starp pasažieru nodalījumu un lidojuma apkalpes nodalījumu, uz kurām ir uzraksts “Tikai apkalpei” un kuras ir aizslēdzamas, lai pasažieri tās nevarētu atvērt bez lidojuma apkalpes locekļa atļaujas – lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir lielāka par 19 vietām;

b) visām durvīm, kas atdala pasažieru nodalījumu no cita nodalījuma, kurā ir avārijas izeja, – viegli pieejamas atvēršanas ierīces;

c) ierīces, kas pasažieru salona durvis vai aizkaru fiksē atvērtā stāvoklī, lai, šķērsojot durvju vai aizkara aili, no ikvienas pasažieru vietas nokļūtu līdz vajadzīgai avārijas izejai citā zonā;

d) uz visām iekšējām durvīm vai pie aizkariem, caur kuriem var nokļūt līdz pasažieru avārijas izejai, uzrakstu ar norādi, ka šīs durvis un aizkari pacelšanās un nosēšanās laikā ir jāfiksē atvērtā stāvoklī; un

e) līdzekļus, ar kuriem ikviens apkalpes loceklis var atslēgt jebkuras pasažieriem pieejamas durvis, ko pasažieri var aizslēgt.

CAT.IDE.A.220 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās ir pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula

Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits

Uzstādīto pasažieru vietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2

▼B

Uzstādīto pasažieru vietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vai vairāk	6

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

CAT.IDE.A.225 Neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir lielāka par 30 vietām, jābūt neatliekamās medicīniskās palīdzības komplektam gadījumiem, kad jebkurš punkts plānotajā maršrutā ir vairāk nekā 60 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no lidlauka, kur būtu pieejama profesionāla medicīniskā palīdzība.

b) Komandieris nodrošina, lai zāles dotu tikai atbilstīgi kvalificētas personas.

c) Ārkārtas medicīniskās palīdzības komplektu, kas minēts a) apakšpunktā:

1) nodrošina pret putekļiem un mitrumu;

2) pārvadā tādā vietā, kur tam nevar piekļūt nepiederīgas personas; un

3) regulāri atjaunina.

CAT.IDE.A.230 Pirmās palīdzības skābeklis

a) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu, tādu darbību gadījumā, kam ir nepieciešams salona apkalpes loceklis, nodrošina tīra skābekļa padevi pasažieriem, kam fizioloģisku iemeslu dēļ kabīnes dehermetizācijas gadījumā varētu būt vajadzīgs skābeklis.

▼M16

b) Šā punkta a) apakšpunktā minētajam skābekļa krājumam atlikušā lidojuma laikā pēc salona dehermetizācijas, salonam atrodoties augstāk par 8 000 pēdu, bet nepārsniedzot 15 000 pēdu augstumu, jāpietiek vismaz 2 % pārvadājamo pasažieru, bet nekādā gadījumā mazāk kā vienam cilvēkam.

▼B

c) Salonā jābūt pietiekamam skaitam padeves ierīču (bet nekādā gadījumā mazāk par divām) ar iespēju padevi izmantot salona apkalpei.

▼M16

d) Pirmās palīdzības skābekļa padeves ierīces spēj radīt intensīvu plūsmu katrai personai.

▼B

CAT.IDE.A.235 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

a) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.

▼B

b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām, ir:

1) ātri uzliekamas maskas lidojuma apkalpes locekļiem:

2) pietiekami daudz rezerves izvadu un masku vai pietiekami daudz pārnēsājamu skābekļa padeves ierīču ar maskām, ko vienmērīgi izvieto visā salonā, lai katram attiecīgajam salona apkalpes loceklim nekavējoties būtu pieejams skābeklis;

3) katram salona apkalpes loceklim, salona apkalpes papildu loceklim un pasažieriem pasažieru vietās neatkarīgi no sēdvietas atrašanās vietas nekavējoties pieejama skābekļa padeves ierīce, kas pieslēgta skābekļa padeves terminālim; un

4) ierīce, kas lidojuma apkalpi brīdina par dehermetizāciju.

c) Hermetizētas lidmašīnas, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pēc 1998. gada 8. novembra un kuras ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām, vai kuras ekspluatē 25 000 pēdu barometriskajā augstumā vai zemāk par to apstākļos, kad nav iespējams četru minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdām, nodrošina ar lietošanai automātiski gatavām b) apakšpunkta 3. punktā minētajām skābekļa padeves ierīcēm katrai personai.

d) Kopējais padeves ierīču un b) apakšpunkta 3. punktā un c) apakšpunktā minēto izvadu skaits pārsniedz sēdvietu skaitu vismaz par 10 %. Papildu padeves ierīces vienmērīgi izvieto visā pasažieru salonā.

e) Neskarot a) apakšpunktu, lidmašīnās, kas nav sertificētas lidojumiem virs 25 000 pēdu augstuma, prasības par skābekļa piegādi salona apkalpes locekļiem, salona apkalpes papildu locekļiem un pasažieriem visā lidojuma laikā var samazināt līdz līmenim, kad 10 000 un 13 000 pēdu salona barometriskajā augstumā skābekli nodrošina visiem attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem un vismaz 10 % pasažieru, ja visā lidojuma maršrutā četru minūšu laikā lidmašīna spēj droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdu salona barometriskajam augstumam.

f) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas b) apakšpunkta 1. punktā un 2. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 20 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.

g) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas 1. vienuma b) apakšpunkta 2. punktā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 110 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.

h) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 3. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam 10 minūtēs no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 15 000 pēdu augstumam.

▼B

1. tabula

Obligātās prasības hermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā sēdvietās	a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas. b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 13 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī, bet nekādā gadījumā mazāk par: 1) 30 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas nepārsniedz 25 000 pēdas; un 2) 2 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 25 000 pēdas.
2) Visiem attiecīgajiem apkalpes locekļiem	a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas, bet ne mazāk kā 30 minūtēm padeves. b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 13 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskajā augstumā.
3) 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 15 000 pēdas, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves.
4) 30 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 14 000 pēdas, bet nepārsniedz 15 000 pēdas.
5) 10 % pasažieru (*)	Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 14 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī.

(*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

CAT.IDE.A.240 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.

▼B

1. tabula

Obligātās prasības nehermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījuma sēdvietās, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 1 000 pēdām.
2) Attiecīgajiem apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 13 000 pēdām un jebkurā par 30 minūtēm ilgākā periodā barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedz 13 000 pēdas.

(*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

CAT.IDE.A.245 Elpošanas sistēmas aizsargierīces apkalpei

a) Visas hermetizētas lidmašīnas un tādas nehermetizētas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, aprīko ar elpošanas sistēmas aizsargierīcēm (*PBE*) acu, deguna un mutes aizsardzībai, kas vismaz 15 minūtes nodrošina:

1) skābekli katram lidojuma apkalpes loceklim, kurš pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā;

2) gāzi elpošanai katram attiecīgajam salona apkalpes loceklim blakus viņa/viņas norādītajai darba vietai; un

3) gāzi elpošanai no pārnēsājamas *PBE* vienam lidojuma apkalpes loceklim blakus viņa/viņas darba vietai – lidmašīnās, ko ekspluatē ar lidojuma apkalpi, kurā ir vairāk par vienu cilvēku un nav salona apkalpes locekļu.

b) Lidojuma apkalpes *PBE* iekārtas parocīgi novieto lidojuma apkalpes nodalījumā, kur tās ir viegli pieejamas tūlītējai lietošanai katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim norādītajā darba vietā.

c) Salona apkalpes *PBE* iekārtas uzstāda blakus katra noteikumos paredzētā salona apkalpes locekļa darba vietai.

▼M15

d) Pārnēsājamus *PBE* lidmašīnās uzstāda arī blakus CAT.IDE.A.250. punkta b) un c) apakšpunktā minētajam pārnēsājamam ugunsdzēšamajam aparātam vai – ja pārnēsājamais ugunsdzēšamais aparāts ir kravas nodalījumā – blakus kravas nodalījuma ieejai.

▼B

e) *PBE* lietošana nedrīkst traucēt CAT.IDE.A.170., CAT.IDE.A.175., CAT.IDE.A.270. un CAT.IDE.A.330. punktā minēto sakaru līdzekļu izmantošanu.

▼B

CAT.IDE.A.250 Pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti

a) Lidmašīnās lidojuma apkalpes nodalījumā ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts.

b) Katrā virtuves nodalījumā, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, atrodas vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts.

c) Katrā A vai B klases kravas vai bagāžas nodalījumā un katrā E klases kravas nodalījumā, kas apkalpes locekļiem ir pieejams lidojuma laikā, jābūt pieejamam lietošanai vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēšamajam aparātam.

d) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

e) Lidmašīnās uzstādīto pārnēsājamo ugunsdzēšamo aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodalījumā.

1. tabula

Pārnēsājamo ugunsdzēšamo aparātu skaits

MOPSC	Ugunsdzēšamo aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vai vairāk	8

CAT.IDE.A.255 Avārijas cirvji un laužņi

a) Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, lidojuma apkalpes nodalījumā novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai lauzni.

b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 200 sēdvietām, tālākajā aizmugurējā virtuves nodalījumā vai tā tuvumā novieto papildu avārijas cirvi vai lauzni.

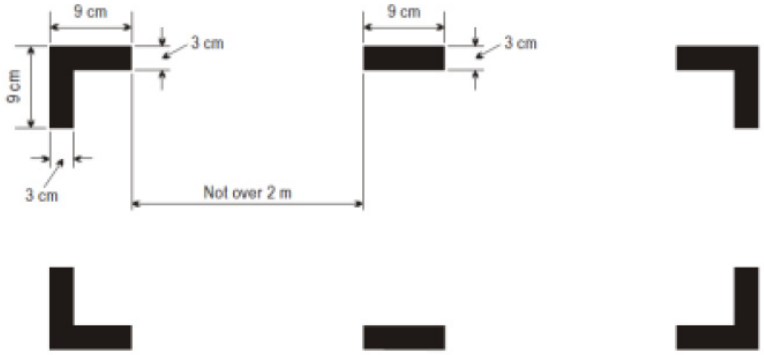
c) Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodalījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

CAT.IDE.A.260 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

▼M4

1. attēls



▼B

CAT.IDE.A.265 Avārijas evakuācijas līdzekļi

a) Lidmašīnās, kur pasažieru avārijas izejas sliekšņi ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) no zemes, pie katras no šīm izejām novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā pasažieriem un apkalpei ļauj droši sasniegt zemi.

b) Neskarot a) apakšpunktu, šādus līdzekļus nenovieto pie izejām virs spārniem, ja paredzētais beigu punkts evakuācijas ceļam pa lidmašīnas korpusu ir zemāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, lidmašīnai atrodoties uz zemes ar izlaistām šasijām un spārnu aizplākšņiem pacelšanās vai nosēšanās stāvoklī, – atbilstīgi tam, kurā stāvoklī tie atrodas augstāk no zemes.

c) Lidmašīnās, kur lidojuma apkalpei jābūt atsevišķai avārijas izejai un kur avārijas izejas zemākā vieta ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā visiem apkalpes locekļiem ļauj droši sasniegt zemi.

d) Augstuma līmeni, kas noteikts a) un b) apakšpunktā, mēra:

1) ar izlaistu šasiju; un

2) pēc viena vai vairāku šasijas daļu bojājuma vai atteices, kas neļauj to izlaist, lidmašīnām, kuru tipa sertifikāts izdots pēc 2000. gada 31. marta.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 60 vietām un kurās ir vismaz viens pasažieris, jābūt avārijas evakuācijas laikā apkalpes locekļiem lietošanai ērti pieejamiem, pārnēsājamiem, ar baterijām darbināmiem megafoniem šādā skaitā:

a) katram pasažieru klājam:

1. tabula

Megafonu skaits

Pasažieru vietu konfigurācija	Megafonu skaits
61 līdz 99	1
100 vai vairāk	2

▼B

b) lidmašīnās, kur ir vairāk par vienu pasažieru klāju, visos gadījumos, kad kopējā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk par 60, jābūt vismaz vienam megafonam.

CAT.IDE.A.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

a) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, jābūt neatkarīgai barošanas padevei pieslēgtai avārijas apgaismojuma sistēmai, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.

b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir:

1) kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti;

2) iekšējais apgaismojums grīdas līmeņa avārijas izeju zonās;

3) apgaismotas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes;

4) ārējais avārijas apgaismojums pie visām izejām virs spārniem un pie izejām, pie kurām saskaņā ar noteikumiem jābūt ierīcēm, kas atvieglo nokāpšanu – naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pirms 1972. gada 1. maija;

5) ārējais avārijas apgaismojums pie visām pasažieru avārijas izejām – naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pēc 1972. gada 30. aprīļa; vai

6) avārijas evakuācijas ceļa apzīmēšanas sistēma(-as) grīdas tuvumā pasažieru nodalījumos – lidmašīnām, kam tipa sertifikāts pirmo reizi izdots 1957. gada 31. decembra vai vēlāk.

▼M15

c) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 vietas vai mazāk un kuru tipa sertifikāts izdots saskaņā ar Aģentūras sertifikācijas specifikāciju, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1), 2) un 3) punktā minētais aprīkojums.

d) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 vietas vai mazāk un kuras nav sertificētas saskaņā ar Aģentūras sertifikācijas specifikāciju, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1) punktā minētais aprīkojums.

▼B

e) Nakts lidojumos lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk, jābūt kabīnes vispārējā apgaismojuma avotam, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.

CAT.IDE.A.280 Avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)

▼M8

a) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, ir vismaz:

1) divi *ELT* (viens no tiem automātisks) vai viens *ELT* un viens CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošs gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzeklis – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija, vai

2) viens automātisks *ELT* vai divi jebkura tipa *ELT*, vai viens CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošs gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzeklis – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma.

▼M8

b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 vietas vai mazāk, ir vismaz:

1) viens automātisks *ELT* vai viens CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošs gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzeklis – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija, vai

2) viens jebkura tipa *ELT* vai viens CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošs gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzeklis – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma.

▼B

c) Visu tipu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

CAT.IDE.A.285 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam uz lidmašīnas klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem), – līdzvērtīga peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:

1) sauszemes lidmašīnās, kuras ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai kuru pacelšanās vai nolaišanās trajektorijas dēļ virs ūdens, iespējams, būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens; un

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

▼M15

c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:

1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu hidroplāna pietauvošanos, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgā hidroplāna lielumam, masai un apkalpošanas tipam;

2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kādas noteiktas starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

▼B

d) Lidojumiem virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēšanos:

1) 120 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 400 jūras jūdžu attālumā, izvēloties mazāko lielumu, – lidmašīnās, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai

2) 30 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 100 jūras jūdžu attālumā – visās citās lidmašīnās,

uzstāda e) punktā minēto aprīkojumu.

e) Lidmašīnās, kas atbilst d) apakšpunkta noteikumiem, ir šādas ierīces:

▼B

1) visiem cilvēkiem uz to klāja pietiekams skaits glābšanas plostu, kuri izvietoti tā, lai būtu viegli pieejami lietošanai avārijas gadījumā, un kuru ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus izdzīvojušos cilvēkus viena lielākās standarta ietilpības plosta zaudēšanas gadījumā;

2) avārijas signālugunis katram glābšanas plostam;

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus; un

4) vismaz divi glābšanas *ELT* (*ELT* (*S*)).

▼M8

f) Vēlākais no 2019. gada 1. janvāra lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 19 vietas, kā arī visas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 45 500 kg, ir aprīkotas ar droši nostiprinātu zemūdens dislocēšanas ierīci, kas raida 8,8 kHz ± 1 kHz frekvencē, izņemot gadījumus, kad:

1) lidmašīna nevienā tā maršruta punktā, kurā to ekspluatē, neatrodas vairāk kā 180 *NM* attālumā no krasta, vai

2) lidmašīna ir aprīkota ar izturīgiem un automātiskiem līdzekļiem precīza lidojuma beigu punkta noteikšanai pēc nelaimes gadījuma, kurā lidmašīna tiek būtiski bojāta.

▼B

CAT.IDE.A.305 Izdzīvošanas aprīkojums

a) Lidmašīnās, ar kurām lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:

1) avārijas signālu radīšanas signālierīces;

2) vismaz viens *ELT* (*S*); un

3) izdzīvošanas papildaprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:

1) nelido tālāk par apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:

i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai

ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām,

2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, – lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

CAT.IDE.A.325 Radioaustiņas

a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā norādītajā darba vietā, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofonu vai laringofons, vai līdzvērtīga iekārta.

b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pults ir pārraides poga.

▼B

CAT.IDE.A.330 Radiosakaru iekārta

a) Lidmašīnās uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.

b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

CAT.IDE.A.335 Audiopārslēgu pults

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

CAT.IDE.A.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces:

a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes;

b) saziņai ar attiecīgajiem *ATC* dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un

c) meteoroloģiskās informācijas saņemšanai.

▼M16

CAT.IDE.A.345 Sakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas lidojumiem saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kur navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kur navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamajiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas.

▼B

b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes.

▼M15

c) Neskarot b) punktu, lidmašīnās, ko ekspluatē īsos pārlidojumos Ziemeļatlantijas augsta līmeņa gaisa telpā (*NAT HLA*) un kas nešķērso Atlantijas okeānu, jābūt vismaz vienai liela darbības rādiusa sakaru sistēmai, ja attiecīgajai gaisa telpai ir publicētas alternatīvas sakaru procedūras.

▼B

d) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā atlikušās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.

e) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotai iekārtai, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

▼M9

f) *PBN* ekspluatācijā gaisa kuģis atbilst attiecīgās navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼B

CAT.IDE.A.350 Transponders

Lidmašīnās uzstāda sekundārā novērošanas radara (*SSR*) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas *SSR* transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

▼M9

CAT.IDE.A.355 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼B

2. SADAĻA

Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

▼M15

a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām; nav jāapstiprina:

1) pārnēsājamie lukturi;

2) precīzais hronometrs;

3) karšu turētājs;

4) pirmās palīdzības komplekts;

5) megafoni;

6) izdzīvošanas un signalizēšanas iekārtas;

7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces.

8) bērnu ierobežotājsistēmas.

b) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasītas šajā pielikumā (Part-CAT), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet tiek vestas/ņemtas līdzi lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 un CAT.IDE.H.345;

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.

▼B

c) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojuma apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no šīs darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lietos vairāk nekā viens lidojuma apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.

d) Instrumentus, ko izmanto visi lidojuma apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojuma apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

e) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

CAT.IDE.H.105 Lidojumam obligāto iekārtu saraksts

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta *MEL*; vai

▼M15

b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē helikopteru saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu.

▼B

CAT.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

a) Helikopteriem, ar kuriem lido dienā saskaņā ar *VFR*, uzstāda sadursmes novēršanas gaismu sistēmu.

b) Helikopteriem, ar kuriem lido naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda gan a) apakšpunktā minēto sistēmu, gan:

1) Apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;

2) apgaismojuma ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;

3) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzamu pārnēsājamu elektrisko lukturīti;

4) navigācijas/pozīcijas gaismas;

5) divas nosēšanās gaismas, no kurām vienu lidojumā iespējams pielāgot tā, lai apgaismotu zemes virsmu helikoptera priekšā un aizmugurē, kā arī abos helikoptera sānos; un

6) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

CAT.IDE.H.125 Helikopteru ekspluatācija dienā saskaņā ar *VFR* – navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

1) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:

▼B

i) magnētisko kursu;

ii) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

iii) Barometriskais augstums;

▼B

iv) izmērīto gaisa ātrumu;

v) vertikālo ātrumu;

vi) slīdēšanu; un

vii) ārējā gaisa temperatūru.

2) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.

b) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼B

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu; un

4) slīdēšanu.

c) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg, vai visos helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, neredzot zemi, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m, uzstāda ierīces, ar kurām mēra un parāda:

1) telpisko stāvokli; un

2) kursu.

d) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, – līdzekļi, kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

CAT.IDE.H.130 Helikopteru ekspluatācija saskaņā ar *IFR* vai naktī – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *VFR* vai *IFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

3) izmērīto gaisa ātrumu;

4) vertikālo ātrumu;

5) slīdēšanu;

6) telpisko stāvokli;

7) stabilizētu kursu; un

8) ārējā gaisa temperatūru.

▼M15

b) Divi līdzekļi barometriskā augstuma mērīšanai un parādīšanai. Vienpilota lidojumos saskaņā ar *VFR* naktī vienu spiediena altimetru var aizstāt ar radioaltimetru.

▼B

c) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.

d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. punktā un h) apakšpunkta 2. punktā, lai novērstu gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

e) Ierīces, kas lidojuma apkalpei ziņo par d) apakšpunktā noteikto ierīču atteici, helikopteros:

1) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. augustā vai vēlāk; vai

2) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1999. gada 1. augusta un kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām.

f) Telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides rezerves ierīces, kas:

1) standarta ekspluatācijas laikā nepārtraukti saņem enerģiju un ko elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices gadījumā apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kurš ir neatkarīgs no elektrības ģenerēšanas sistēmas;

2) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides sistēmas;

3) ir pieejamas lietošanai no jebkura pilota darba vietas;

4) pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;

5) pēc elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas barošanas padeves sistēmā un ekspluatācijas procesus, garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes vai tik ilgi, cik vajadzīgs, lai, lidojot virs nelabvēlīga apvidus vai atklātas jūras, sasniegtu rezerves nosēšanās vietu;

6) visā ekspluatācijas laikā ir atbilstīgi apgaismotas; un

7) ir savienotas ar ierīcēm, kas lidojuma apkalpi brīdina par minēto ierīču nepietiekamu barošanas padevi vai to, ka tās darbina avārijas padeve.

g) Rezerves statiskā spiediena avots augstuma, gaisa ātruma un vertikālā ātruma mērīšanas ierīcēm.

h) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vietā ir šādas atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼B

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli; un

6) stabilizētu kursu.

▼B

i) *IFR* lidojumiem – karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

CAT.IDE.H.135 Papildu iekārtas vienpilota ekspluatācijai saskaņā ar *IFR*

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* ar vienu pilotu, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

CAT.IDE.H.145 Radioaltimetri

a) Helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, uzstāda radioaltimetru, kas raida skaņas brīdinājuma signālu, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, kā arī vizuālu brīdinājuma signālu pilota izvēlētā augstumā, ja:

1) nav redzama zeme;

2) redzamība ir mazāka par 1 500 metriem;

3) lido naktī; vai

4) lido tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

CAT.IDE.H.160 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā

Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām un kurus ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

CAT.IDE.H.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

CAT.IDE.H.170 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

CAT.IDE.H.175 Apkalpes locekļu iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kur papildus lidojuma apkalpei ir citi apkalpes locekļi, uzstāda apkalpes locekļu iekšējo sakaru sistēmu.

CAT.IDE.H.180 Pasažieru informēšanas sistēma

a) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu, izņemot b):

b) Neskarot a) apakšpunktu, helikopteri, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā deviņas 9) vietas, bet mazāk nekā 20 vietas, ir atbrīvoti no noteikuma par pasažieru informēšanas sistēmas uzstādīšanu, ja:

▼B

1) helikopterā nav starpsienas, kas atdala pilota un pasažieru nodalījumus; un

2) ekspluatants var pierādīt, ka pilota balss ir dzirdama un saprotama visās pasažieru vietās.

CAT.IDE.H.185 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

a) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*) uzstāda:

1) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 7 000 kg; un

2) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1987. gada 1. janvārī vai vēlāk.

b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

1) pēdējās 2 stundās – a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;

2) pēdējās stundas laikā – a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk un pirms 2016. gada 1. janvāra;

3) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 1999. gada 1. augusta; vai

4) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 2016. gada 1. janvāra.

▼M8

c) Vēlākais no 2019. gada 1. janvāra *CVR* datus ieraksta uz līdzekļiem, kas nav magnētiskā lente vai magnētiskā stieple.

d) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:

1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp bez pārtraukuma:

i) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona – helikopteros, kuru CofA pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;

ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona, – helikopteros, kuru CofA pirmo reizi izdots pirms 1999. gada 1. augusta, ja iespējams;

4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

▼M8

e) *CVR* sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

f) Papildus e) apakšpunktam a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk:

1) *CVR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu, un

2) atkarībā no elektroenerģijas padeves *CVR* iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.

g) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼B

CAT.IDE.H.190 Lidojuma parametru reģistrators

a) *FDR*, kur lietota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja, uzstāda:

1) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;

2) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 7 000 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1989. gada 1. janvārī vai vēlāk, taču pirms 1999. gada 1. augusta.

b) *FDR* ieraksta parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu:

1) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;

2) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 8 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;

3) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 5 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros.

c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.

▼B

d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M16

CAT.IDE.H.191 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

a) Turbodzinēju helikopterus, kuru *MCTOM* ir 2 250 kg vai lielāka, aprīko ar lidojuma parametru reģistratoru, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

1) uz tiem neattiecas CAT.IDE.H.190. punkta a) apakšpunkta darbības joma;

2) to individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.

b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.

c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās piecās stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.

d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.

▼B

CAT.IDE.H.195 Datu pārraides reģistrators

a) Helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:

1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

▼B

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem;

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem datu pārraides sakaru ierakstiem un ko glabā ārpus helikoptera; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi, un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.

c) Reģistratoram jāspēj saglabāt dati vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts CAT.IDE.H.185. punktā attiecībā uz *CVR* ierīcēm.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼B

e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar CAT.IDE.H.185. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR* sākšanas un beigšanas loģikai.

CAT.IDE.H.200 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par *CVR* un *FDR* var nodrošināt, uzstādot vienu kopēju reģistratoru.

CAT.IDE.H.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Helikopteros uzstāda:

1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;

2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;

▼B

3) katram pasažieru sēdeklim pasažierim, kam ir divi vai vairāk gadu, paredzētu drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu – helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;

4) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem);

5) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā;

6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim, kas paredzēts obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

1) ir atsprādzējama vienā punktā; un

2) lidojuma apkalpes locekļu sēdekļiem un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

CAT.IDE.H.210 Zīmes "Piesprādzēt drošības jostas" un "Nesmēķēt"

Helikopteros, kuros no lidojuma apkalpes locekļu sēdvietām visas pasažieru vietas redzēt nav iespējams, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

CAT.IDE.H.220 Pirmās palīdzības komplekti

a) Helikopteros ir vismaz viens pirmās palīdzības komplekts.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai;

2) tiek regulāri atjaunināti.

CAT.IDE.H.240 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi tabulām.

▼B

1. tabula

Obligātais skābekļa daudzums kompleksos nehermetizētos helikopteros

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījuma sēdvietās, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām.
2) Attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

(*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

2. tabula

Obligātais skābekļa daudzums helikopteros, kas nav kompleksi nehermetizēti helikopteri

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījuma sēdekļos, apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus, kā arī attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
2) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām.
3) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

(*) 2. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

CAT.IDE.H.250 Pārnēsājamie ugunsdzēšamie aparāti

a) Helikopteros lidojuma apkalpes nodalījumā uzstāda vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēšamo aparātu.

▼B

b) Katrā virtuves nodalījumā, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, atrodas vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts.

c) Katrā kravas nodalījumā, kuram lidojumā var piekļūt apkalpes locekļi, ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts.

d) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

e) Helikopteros uzstādīto pārnēsājamo ugunsdzēšamo aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodalījumā.

1. tabula

Pārnēsājamo ugunsdzēšamo aparātu skaits

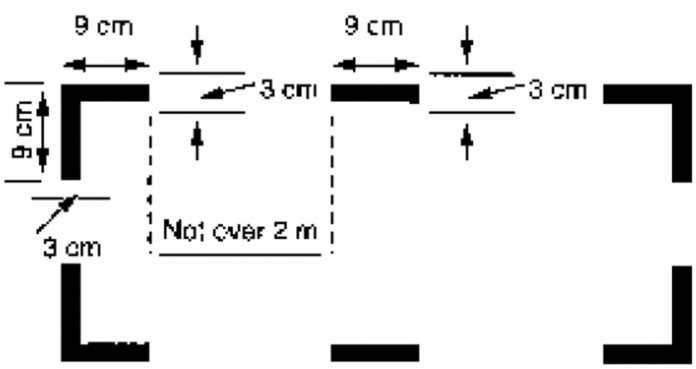
MOPSC	Ugunsdzēšamo aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. *attēls*

Uzlaušanas vietu marķējums



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, ir avārijas evakuācijas laikā apkalpes locekļiem lietošanai ērti pieejami, pārnēsājami, ar baterijām darbināmi megafoni.

CAT.IDE.H.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

a) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 vietām, ir:

▼B

1) avārijas apgaismojuma sistēma ar neatkarīgu barošanas padevi, lai nodrošinātu salona apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju; un

2) dienas gaismā vai tumsā redzamas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes.

b) Dienas gaismā vai tumsā redzams avārijas izeju marķējums ir helikopteros, ko ekspluatē:

1) 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;

2) 3. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

CAT.IDE.H.280 Avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)

a) Helikopteros ir uzstādīts vismaz viens automātisks *ELT*.

▼M9

_____

▼B

c) Visu tipu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

CAT.IDE.H.290 Glābšanas vestes

a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem), – līdzvērtīga peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto helikopteros, ko ekspluatē:

1) 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;

2) 3. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu, ko var veikt autorotācijas režīmā;

3) 2. vai 3. veiktspējas parametru klasē, paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai pieejas trajektorija ir virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

▼M9

CAT.IDE.H.295 Apkalpes locekļu aizsargtērps

Aizsargtērps ir mugurā katram apkalpes loceklim, tai darbojoties 3. veiktspējas parametru klasē lidojumā virs ūdens tālāk no sauszemes par attālumu, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, ja komandierim pieejamās laika ziņas vai prognoze vēstī, ka ūdens temperatūra jūrā lidojuma laikā būs zemāka par +10 °C.

▼B

CAT.IDE.H.300 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens

Helikopteros, ko ekspluatē:

a) 1. vai 2. veiktspējas klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;

▼B

b) 3. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ir:

1) vismaz viens glābšanas plosts, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;

2) vismaz divi glābšanas plosti, kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus cilvēkus, ko var uzņemt uz helikoptera klāja, un gadījumā, ja tiek zaudēts viens no plostiem, visiem atlikušajiem glābšanas plostiem būtu pietiekama ietilpība, lai varētu uzņemt visas helikopterā esošās personas, – helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;

3) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas *ELT* (*ELT* (*S*)); un

4) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

CAT.IDE.H.305 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ar kuriem lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:

a) avārijas signālu radīšanas signālierīce;

b) vismaz viens *ELT* (*S*); un

c) papildu izdzīvošanas aprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

▼M9

———————

▼B

CAT.IDE.H.315 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

▼M15

a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgā helikoptera lielumam, masai un apkalpošanas tipam; un

▼B

b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

▼M15

CAT.IDE.H.320 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

a) Ja helikopterus ekspluatē 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, to konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgo sertifikācijas specifikāciju.

b) Helikopteru konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgo sertifikācijas specifikāciju, un helikopteriem jābūt aprīkotiem ar avārijas peldierīcēm, ja tos ekspluatē:

1) 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;

▼M15

2) veiktspējas parametru 2. klasē, paceļoties vai nosēžoties virs ūdens, izņemot neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*), kad ietekmes mazināšanas nolūkā nosēšanos vai pacelšanos *HEMS* ekspluatācijas vietā blīvi apdzīvotā teritorijā veic virs ūdens;

3) veiktspējas parametru 3. klasē lidojumos virs ūdens tālāk no zemes par attālumu, kādā iespējama droša piespiedu nosēšanās.

▼B

CAT.IDE.H.325 Radioaustiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam un/vai apkalpes loceklim savā darba vietā helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pults.

CAT.IDE.H.330 Radiosakaru iekārta

a) Helikopteros uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.

b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

CAT.IDE.H.335 Audiopārslēgu pults

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

CAT.IDE.H.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju var veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces šādu darbību veikšanai:

a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes;

b) saziņai ar attiecīgajiem *ATC* dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un

c) meteoroloģiskās informācijas saņemšanai.

▼M16

CAT.IDE.H.345 Sakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas lidojumiem saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kur navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kur navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamajiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas.

▼B

b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes.

c) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā parējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.

▼B

d) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, ir piemērota iekārta, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

▼M9

e) *PBN* ekspluatācijā gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼B

CAT.IDE.H.350 Transponders

Helikopteros uzstāda sekundārā novērošanas radara (*SSR*) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas *SSR* transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

▼M9

CAT.IDE.H.355 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼B

V PIELIKUMS

ĪPAŠI APSTIPRINĀJUMI

[PART-SPA]

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

▼M15

SPA.GEN.100 Kompetentā iestāde

a) Kompetentā iestāde specifiska apstiprinājuma saņemšanai ir:

1) komerciālam ekspluatantam – tās dalībvalsts iestāde, kurā ekspluatantam ir galvenā uzņēmējdarbības vieta;

2) nekomerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantam – tās dalībvalsts iestāde, kurā ekspluatantam ir galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā dzīvesvieta.

b) Neskarot a) apakšpunkta 2. punktu, ekspluatantam, kas veic trešā valstī reģistrēta gaisa kuģa nekomerciālu ekspluatāciju, nepiemēro šajā pielikumā noteiktās piemērojamās prasības šādu ekspluatācijas veidu atļauju izdošanai, ja šīs atļaujas ir izdevusi trešā valsts, kas ir reģistrācijas valsts:

1) veiktspējas navigācija (*PBN*);

2) navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas (*MNPS*);

3) gaisa telpa ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (*RVSM*);

4) lidojumi sliktas redzamības apstākļos (*LVO*).

▼B

SPA.GEN.105 Pieteikšanās īpašā apstiprinājuma saņemšanai

a) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu īpašā apstiprinājuma sākotnējai izdošanai, kompetentajai iestādei iesniedz piemērojamā apakšdaļā prasītos dokumentus un šādu informāciju:

1) pieteikuma iesniedzēja nosaukumu, adresi un pasta adresi;

2) plānotās ekspluatācijas aprakstu.

b) Ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda:

1) atbilstību piemērojamās apakšdaļas prasībām;

▼M2

2) to, ka ir ņemti vērā attiecīgie elementi, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā.

▼B

c) Ekspluatants saglabā reģistrus, kas attiecas uz a) un b) punktiem, vismaz tās ekspluatācijas laikā, kuras veikšanai nepieciešams īpašs apstiprinājums, vai – attiecīgā gadījumā – saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*).

SPA.GEN.110 Īpašu apstiprinājumu saņēmušā ekspluatanta tiesības

▼M1

Tās darbības jomu, kuras veikšanai ekspluatants ir saņēmis apstiprinājumu, dokumentē un norāda:

a) attiecībā uz ekspluatantiem, kas ir gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) turētāji, – *AOC* ekspluatācijas specifikācijās;

b) attiecībā uz visiem pārējiem ekspluatantiem – īpašo apstiprinājumu sarakstā.

▼B

SPA.GEN.115 Īpašā apstiprinājuma izmaiņas

Ja īpašā apstiprinājuma nosacījumus ietekmē izmaiņas, ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz attiecīgos dokumentus un saņem iepriekšēju apstiprinājumu attiecīgajai ekspluatācijai.

▼M2

SPA.GEN.120 Īpašā apstiprinājuma derīguma uzturēšana

Īpašos apstiprinājumus izdod uz neierobežotu laiku, un tie ir derīgi, kamēr ekspluatants nodrošina atbilstību ar īpašo apstiprinājumu saistītajām prasībām un ņem vērā attiecīgos elementus, kas noteikti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā.

▼B

B APAKŠDAĻA

***EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT VEIKTSPĒJAS NAVIGĀCIJU* (PBN)**

▼M9

SPA.PBN.100 Ekspluatācija atbilstoši *PBN*

a) Ir vajadzīgs apstiprinājums katrai no šādām *PBN* specifikācijām:

1) *RNP AR APCH*; un

2) *RNP 0.3* helikopteru ekspluatācijai.

b) *RNP AR APCH* darbību apstiprinājums atļauj darbības publiskās instrumentālās nolaišanās procedūras, kas atbilst piemērojamajiem *ICAO* procedūru izstrādes kritērijiem.

c) Procedūrai specifisks apstiprinājums *RNP AR APCH* vai *RNP 0.3* ir vajadzīgs privātai instrumentālās nolaišanās procedūrai vai publiskai instrumentālās nolaišanās procedūrai, kura neatbilst piemērojamajiem *ICAO* procedūru izstrādes kritērijiem, vai ja to prasa aeronavigācijas informācijas publikācija (*AIP*) vai kompetentā iestāde.

SPA.PBN.105 *PBN* ekspluatācijas apstiprināšana

Lai saņemtu kompetentās iestādes specifisku apstiprinājumu *PBN*, ekspluatants pierāda, ka:

a) attiecīgais lidojumderīguma apstiprinājums, kas derīgs nodomātajai *PBN* ekspluatācijai, ir norādīts *AFM* vai citā dokumentā, ko apstiprinājusi sertifikācijas iestāde kā daļu no lidojumderīguma novērtējuma vai kas balstās uz šādu apstiprinājumu;

b) ir izveidota apmācības programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;

c) ir veikta drošības novērtēšana;

d) ir ieviestas ekspluatācijas procedūras, kas nosaka:

1) gaisa kuģī vajadzīgās ierīces, arī to ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

2) lidojuma apkalpes sastāvu, kvalifikāciju un pieredzi;

▼M9

3) standarta, nestandarta un darbnepārtrauces procedūras; un

4) elektronisko navigācijas datu pārvaldību;

e) ir sastādīts ziņojamo notikumu saraksts; un

f) attiecīgā gadījumā *RNP AR APCH* darbībām ir izveidota vadības *RNP* uzraudzības programma.

▼B

C APAKŠDAĻA

***EKSPLUATĀCIJA, IEVĒROJOT NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS MINIMĀLĀS SPECIFIKĀCIJAS* (MNPS)**

SPA.MNPS.100 Ekspluatācija atbilstīgi *MNPS*

Konkrētā navigācijas veiktspējas minimālo specifikāciju (*MNPS*) gaisa telpā atbilstīgi reģionālajām papildu procedūrām, kur noteiktas navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas, gaisa kuģi ekspluatēt drīkst tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums šādu darbību veikšanai.

SPA.MNPS.105 *MNPS* ekspluatācijas apstiprināšana

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu *MNPS* ekspluatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

a) navigācijas iekārtas atbilst obligātajām veiktspējas prasībām;

b) katrs pilots savā darba vietā var redzēt un lietot navigācijas displejus, indikatorus un vadības ierīces;

c) ir izveidota šajā ekspluatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības programma;

d) ir ieviestas ekspluatācijas procedūras, nosakot:

1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

2) lidojuma apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz pieredzi;

3) standarta procedūras;

4) darbnepārtrauces procedūras, arī tās, ko noteikusi par attiecīgo gaisa telpu atbildīgā iestāde;

5) uzraudzību un ziņošanu par incidentiem.

D APAKŠDAĻA

***EKSPLUATĀCIJA GAISA TELPĀ AR SAMAZINĀTU VERTIKĀLĀS DISTANCĒŠANAS MINIMUMU* (RVSM)**

SPA.RVSM.100 Lidojumi ar *RVSM*

Gaisa kuģa ekspluatāciju noteiktā gaisa telpā, kurā starp lidojuma līmeni (*FL*) 290 un FL 410 (ieskaitot) vertikālās distancēšanas minimums (*RVSM*) ir samazināts līdz 300 m (1 000 pēdām), drīkst veikt tikai tad, ja ekspluatantam ir attiecīgs kompetentās iestādes apstiprinājums.

▼B

SPA.RVSM.105 *RVSM* ekspluatācijas apstiprinājums

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu *RVSM* ekspluatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

a) ir saņemts *RVSM* lidojumderīguma apstiprinājums;

b) ir izveidotas procedūras augstumnotures kļūdu uzraudzībai un ziņošanai par tām;

c) ir izveidota šajā ekspluatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības programma;

d) ir ieviestas ekspluatācijas procedūras, nosakot:

1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

2) lidojuma apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz pieredzi;

3) lidojumu plānošanu;

4) pirmslidojuma procedūras;

5) procedūras, ko veic pirms ieejas *RVSM* gaisa telpā;

6) lidojuma procedūras;

7) pēclidojuma procedūras;

8) ziņošanu par incidentiem;

9) ekspluatācijas procedūras konkrētā reģionā.

SPA.RVSM.110 Prasības *RVSM* iekārtām

Gaisa kuģī, ko izmanto lidojumiem *RVSM* gaisa telpā, ir:

a) divas neatkarīgas augstuma mērīšanas sistēmas;

b) sistēma brīdināšanai par augstumu;

c) automātiska augstuma kontroles sistēma;

d) sekundārās novērošanas radara (*SSR*) transponders ar sistēmu ziņošanai par augstumu, ko var savienot ar izmantoto augstuma mērīšanas sistēmu augstuma kontrolēšanai.

SPA.RVSM.115 *RVSM* augstumnotures kļūdas

a) Ekspluatants ziņo par reģistrētiem vai ziņotiem augstumnotures kļūdu gadījumiem gaisa kuģa iekārtu nepareizas darbības vai ekspluatācijas dēļ, kas vienādas ar vai lielākas par:

1) kopējā vertikālā kļūda (*TVE*): ± 90 m (± 300 pēdas);

2) altimetrijas sistēmas kļūda (*ASE*): ± 75 m (± 245 pēdas); un

3) novirze no norādītā augstuma (*AAD*): ± 90 m (± 300 pēdas).

▼B

b) Ziņojumus par šādiem gadījumiem kompetentajai iestādei nosūta 72 stundu laikā. Ziņojumos ir cēloņu faktoru sākotnējā analīze, kā arī pasākumi, kas veikti, lai izvairītos no šādu gadījumu atkārtošanās.

c) Ja reģistrētas vai saņemtas augstumnotures kļūdas, ekspluatants veic tūlītējus pasākumus, lai labotu kļūdas cēloņus, un ziņo par turpmākajiem pasākumiem, ja tāda ir kompetentās iestādes prasība.

E APAKŠDAĻA

▼M21

Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO) un darbības ar ekspluatācijas kredītiem

SPA.LVO.100 Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos un darbības ar ekspluatācijas kredītiem

Ekspluatants turpmāk minētās darbības veic tikai tad, ja tās ir apstiprinājusi kompetentā iestāde:

a) pacelšanās darbības redzamības apstākļos, kad *RVR* ir mazāka nekā 400 m;

b) instrumentālās nolaišanās darbības sliktas redzamības apstākļos; un

c) darbības ar ekspluatācijas kredītiem, izņemot *EFVS* 200 darbības, kurām nav vajadzīgs speciāls apstiprinājums.

SPA.LVO.105 Speciālā apstiprinājuma kritēriji

Lai saņemtu speciālu apstiprinājumu, kā prasīts SPA.LVO.100. punktā, ekspluatants pierāda, ka:

a) attiecībā uz nolaišanos sliktas redzamības apstākļos, *LVTO* darbībām, kad *RVR* ir mazāka nekā 125 m, un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;

b) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto ekspluatāciju, un saskaņā ar SPA.LVO.120. punktu ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;

c) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras paredzētajām darbībām;

d) ir veiktas visas attiecīgās obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) izmaiņas;

e) ir veiktas visas attiecīgās tehniskās apkopes programmas izmaiņas;

f) ir izstrādātas procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt lidlauku piemērotību paredzētajām darbībām, tostarp instrumentālo lidojumu procedūras, saskaņā ar SPA.LVO.110. punktu; un

g) attiecībā uz paredzētajām darbībām ir veikts drošuma novērtējums un ir noteikti darbības rādītāji drošuma līmeņa uzraudzībai.

SPA.LVO.110 Ar lidlauku saistītas prasības, tostarp instrumentālo lidojumu procedūras

Ekspluatants nodrošina, ka *LVO* un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem izmanto tikai tādus lidlaukus, kas ir piemēroti paredzētajām darbībām, ietverot arī instrumentālo lidojumu procedūras.

_____

▼M21

SPA.LVO.120 Lidojuma apkalpes kompetence

a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpe ir kompetenta veikt paredzētās darbības.

b) Ekspluatants nodrošina, ka visi lidojuma apkalpes locekļi sekmīgi pabeidz apmācību un nokārto pārbaudes par visu veidu *LVO* un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem, attiecībā uz kurām ir piešķirts apstiprinājums. Šāda apmācība un pārbaudes:

1) ietver sākotnējo un periodisko apmācību un pārbaudes;

2) aptver standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;

3) ir pielāgota paredzētajās darbībās izmantoto tehnoloģiju veidam; un

4) ņem vērā cilvēkfaktora riskus, kas saistīti ar paredzētajām darbībām.

c) Ekspluatants reģistrē informāciju par lidojuma apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju.

d) Apmācību un pārbaudes veic atbilstīgi kvalificēts personāls. Ja apmācība un pārbaudes notiek, veicot mācību lidojumus un izmantojot lidojumu simulācijas trenažierus, personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes, jāatbilst Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*) noteiktajām kvalifikācijas prasībām.

▼B

SPA.LVO.125 Ekspluatācijas procedūras

a) Ekspluatants izstrādā procedūras un instrukcijas, kas jāizmanto, veicot ekspluatāciju atbilstīgi *LVO*. Šīs procedūras un instrukcijas iekļauj lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai procedūru rokasgrāmatā, un tajās norādīti lidojuma apkalpes locekļu pienākumi, veicot gaisa kuģa manevrēšanu uz zemes, pacelšanos, pieeju, izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējienu un otrā apļa procedūras.

b) Pirms *LVO* darbību sākšanas gaisa kuģa kapteinis/komandieris pārliecinās, ka:

1) vizuālo un nevizuālo līdzekļu stāvoklis ir pietiekams;

2) saskaņā ar informāciju, kas saņemta no gaisa satiksmes vadības dienestiem (*ATS*), atbilstīgā *LVP* ir spēkā;

3) lidojuma apkalpes locekļi ir pienācīgi kvalificēti.

SPA.LVO.130 Obligātās iekārtas

a) Ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai attiecīgi procedūru rokasgrāmatā iekļauj obligātās iekārtas, kam, sākot ekspluatāciju atbilstīgi *LVO*, jābūt darba kārtībā saskaņā ar gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (*AFM*) vai cita apstiprināta dokumenta prasībām.

b) Gaisa kuģa kapteinis/komandieris pārliecinās par gaisa kuģa un attiecīgo lidojumā izmantojamo sistēmu piemērotību konkrētajam ekspluatācijas veidam.

F APAKŠDAĻA

ĪPAŠI TĀLI LIDOJUMI* (ETOPS) *AR DIVDZINĒJU LIDMAŠĪNĀM

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Komerciālos gaisa pārvadājumos divdzinēju lidmašīnas tālāk par CAT.OP.MPA.140. punktā noteikto sliekšņa distanci izmanto tikai tad, ja ir saņemts kompetentās iestādes *ETOPS* ekspluatācijas apstiprinājums.

▼B

SPA.ETOPS.105 *ETOPS* ekspluatācijas apstiprinājums

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu *ETOPS* ekspluatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

a) attiecīgajai lidmašīnai kombinācijā ar konkrētiem dzinējiem ir *ETOPS* tipa projekta un drošuma apstiprinājums paredzētajam ekspluatācijas veidam;

b) ir izveidota apmācības programma lidojuma apkalpes locekļiem un visiem pārējiem ekspluatācijā iesaistītajiem darbiniekiem, un visi lidojuma apkalpes locekļi un visi pārējie ekspluatācijā iesaistītie darbinieki ir atbilstīgi kvalificēti, lai spētu veikt plānoto ekspluatāciju;

c) ekspluatanta organizācijai ir piemērota struktūra un pieredze, lai nodrošinātu paredzēto ekspluatācijas veidu;

d) ir ieviestas ekspluatācijas procedūras.

SPA.ETOPS.110 Rezerves lidlauks *ETOPS* maršrutā

a) Uzskata, ka rezerves lidlauks *ETOPS* maršrutā ir atbilstošs, ja paredzētajā izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir tāds nepieciešamais aprīkojums un palīgdienesti kā gaisa satiksmes vadība (*ATS*), pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskā informācija, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti, un vismaz viena piemērota instrumentālās nolaišanās procedūra.

b) Pirms *ETOPS* lidojuma veikšanas ekspluatants nodrošina, ka rezerves lidlauks *ETOPS* maršrutā ir pieejams vai nu ekspluatanta apstiprinātajā novirzes laikā, vai novirzes laikā, kas noteikts, pamatojoties uz *MEL* ģenerētu lidmašīnas funkcionālās izmantojamības statusu, izvēloties mazāko vērtību.

c) Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus *ETOPS* maršrutā ekspluatants precizē lidojuma veikšanas plānā un *ATS* lidojuma plānā.

SPA.ETOPS.115 Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam *ETOPS* maršrutā

a) Ekspluatants *ETOPS* maršrutā kādu lidlauku par rezerves lidlauku izraugās tikai tad, ja atbilstīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to kombinācija rāda, ka laikposmā no paredzamā nosēšanās laika līdz vienai stundai pēc vēlākā iespējamā nosēšanās laika laikapstākļi būs tādi paši vai labāki par plānošanas minimumiem, kas aprēķināti, pieskaitot 1. tabulā norādītās papildu robežvērtības.

b) Metodi, ar kuru nosakāmi ekspluatācijas minimumi plānotajā *ETOPS* maršruta rezerves lidlaukā, ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

1. tabula

Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam *ETOPS* maršrutā

Pieejas veids	Plānošanas minimumi
Precīza pieeja	*DA*/*H* + 200 pēdas *RVR*/*VIS* + 800 m (*)
Neprecīza pieeja vai pieeja pa apli	*MDA*/*H* + 400 pēdas (*) *RVR*/*VIS* + 1 500 m

(*) *VIS*: redzamība; *MDA/H*: minimālais augstuma samazināšanas absolūtais/relatīvais augstums.

▼B

G APAKŠDAĻA

BĪSTAMU IZSTRĀDĀJUMU PĀRVADĀJUMI

▼M4

SPA.DG.100 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Izņemot gadījumus, kas paredzēti IV pielikumā (*Part-CAT*), VI pielikumā (*Part-NCC*), VII pielikumā (*Part-NCO*) un VIII pielikumā (*Part-SPO*), ekspluatants veic bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus tikai tad, ja ir saņēmis kompetentās iestādes apstiprinājumu.

▼B

SPA.DG.105 Apstiprinājums bīstamu izstrādājumu pārvadāšanai

Lai saņemtu apstiprinājumu bīstamu izstrādājumu pārvadāšanai, ekspluatants saskaņā ar tehniskajām instrukcijām:

a) izveido un uztur apmācības programmu visiem iesaistītajiem darbiniekiem un kompetentajai iestādei pierāda, ka visi darbinieki ir pienācīgi apmācīti;

b) izveido ekspluatācijas procedūras drošai bīstamu izstrādājumu apkalpošanai visos gaisa pārvadājumu posmos, iekļaujot informāciju un instrukcijas par:

1) ekspluatanta politiku attiecībā uz bīstamu izstrādājumu pārvadājumiem;

2) norādījumiem par bīstamu izstrādājumu pieņemšanu, apkalpošanu, iekraušanu, izvietošanu un nodalīšanu;

3) darbībām gaisa kuģa negadījumā vai incidentā, pārvadājot bīstamus izstrādājumus;

4) procedūrām rīcībai ārkārtas situācijās ar bīstamiem izstrādājumiem;

5) jebkādas iespējamas kontaminācijas likvidēšanu;

6) visu iesaistīto darbinieku pienākumiem – īpaši attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un gaisa kuģī;

7) bojājumu, noplūžu vai kontaminācijas pārbaudēm;

8) ziņošanu par negadījumiem un incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.

SPA.DG.110 Informācija par bīstamiem izstrādājumiem un dokumentācija

Saskaņā ar tehniskajām instrukcijām ekspluatants:

a) kapteini/komandieri rakstiski informē par:

1) bīstamiem izstrādājumiem, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģī;

2) rīcību ārkārtas situācijās lidojumā;

b) aizpilda pieņemšanas kontrollapu;

c) nodrošina, ka bīstamajiem izstrādājumiem ir pievienoti nepieciešamie bīstamo izstrādājumu pārvadāšanas pavaddokumenti, ko aizpildījusi persona, kas bīstamos izstrādājumus nodevusi šim gaisa pārvadājumam, izņemot gadījumus, kad informācija par bīstamajiem izstrādājumiem ir sniegta elektroniski;

d) nodrošina, ka gadījumā, ja bīstamo izstrādājumu transporta dokuments ir sagatavots papīra formātā, šā dokumenta kopiju saglabā uz zemes, kur tai var piekļūt pieņemamā laikā līdz šo izstrādājumu nogādāšanai paredzētajā galamērķī;

▼M15

e) nodrošina, ka informācijas kopiju gaisa kuģa kapteinim vai kapteinim glabā uz zemes un ka šī kopija vai tajā ietvertā informācija ir viegli pieejama lidojuma ekspluatācijas inspektoram, lidojuma dispečeram vai par savu lidojuma darbību daļu atbildīgajam izraudzītajam personālam līdz tā lidojuma beigām, uz kuru attiecas informācija;

▼B

f) pieņemšanas kontrollapu, transporta dokumentu un kapteinim/komandierim nodoto informāciju saglabā vismaz trīs mēnešus pēc lidojuma beigām;

g) vismaz trīs gadus saglabā visu darbinieku apmācības dokumentus.

H APAKŠDAĻA

HELIKOPTERU EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT NAKTS REDZAMĪBAS ATTĒLVEIDES SISTĒMAS

SPA.NVIS.100 Ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmu (*NVIS*)

a) Helikopterus *VFR* lidojumos naktī ar *NVIS* drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:

1) veic komerciālus gaisa pārvadājumus (*CAT*) un ir *CAT AOC* turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);

2) kompetentajai iestādei pierāda:

i) atbilstību šajā apakšdaļā iekļautajām piemērojamajām prasībām;

ii) visu *NVIS* elementu sekmīgu izmantošanu.

SPA.NVIS.110 Prasības attiecībā uz iekārtām ekspluatācijai ar *NVIS*

a) Pirms *NVIS* lidojumu veikšanas visiem helikopteriem un visām attiecīgajām *NVIS* iekārtām izdod attiecīgu lidojumderīguma apstiprinājumu atbilstīgi ►M4 Regulai (ES) Nr. 748/2012 ◄.

▼M15

b) *Radioaltimetrs* Helikopteros uzstāda radioaltimetru, kas, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, raida skaņas brīdinājuma signālu un pilota izvēlētā augstumā visos *NVIS* lidojuma posmos raida skaidri uztveramu skaņas brīdinājuma un vizuālu brīdinājuma signālu.

▼B

c) *Gaisa kuģis, kura apgaismojums ir saderīgs ar* NVIS. Lai uzlabotu perifērās redzes vizuālo orientieru redzamību un uzlabotu situācijas pārzināšanu, nodrošina:

1) ar *NVIS* saderīgu instrumentu paneļa lokālu apgaismojumu, ja tāds uzstādīts, kas var apgaismot visus lidojumam svarīgos instrumentus;

2) ar *NVIS* saderīgu vispārējo apgaismojumu;

3) ar *NVIS* saderīgu pārnēsājamu lukturīti; un

4) līdzekli, kas ļauj noņemt vai izslēgt ar *NVIS* nesaderīgu iekšējo apgaismojumu.

d) NVIS *papildaprīkojums*. Nodrošina šādu *NVIS* papildaprīkojumu:

▼B

1) rezerves vai sekundāru strāvas avotu nakts redzamības brillēm (*NVG*);

2) ķiveri ar attiecīgu *NVG* piestiprinājumu.

e) Vienā *NVIS* lidojumā lieto viena tipa, paaudzes un modeļa nakts redzamības brilles (*NVG*).

f) *Lidojumderīguma uzturēšana*

1) Pastāvīgas lidojumderīguma uzturēšanas procedūrās norāda informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu helikopterā uzstādīto *NVIS* ierīču regulāru tehnisku apkopi, un tajā ir vismaz informācija par:

i) helikoptera priekšējo stiklu un caurspīdīgajiem konstrukcijas elementiem;

ii) *NVIS* apgaismojumu;

iii) nakts redzamības brillēm (*NVG*); un

iv) visām *NVIS* lidojumu nodrošināšanai vajadzīgām papildierīcēm.

2) Visām izmaiņām, kas gaisa kuģim veiktas vēlāk, un gaisa kuģa tehniskajai apkopei jāatbilst *NVIS* lidojumderīguma apstiprinājumam.

SPA.NVIS.120 *NVIS* ekspluatācijas minimumi

▼M21

a) Lidojumus neveic, ja laikapstākļi ir sliktāki par obligātajiem meteoroloģiskajiem nosacījumiem, kas paredzēti attiecīgajam nakts lidojumu tipam.

▼B

b) Ekspluatants nosaka minimālo pārejas augstumu, kādā lidojumu var turpināt, pārejot uz attiecīgo palīgierīču izmantošanu vai šo izmantošanu beidzot.

SPA.NVIS.130 Prasības *NVIS* lidojuma apkalpei

a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās apkalpes locekļus *NVIS* pienākumu veikšanai.

b) *Pieredze*. Pirms apmācības sākuma komandierim ir vismaz 20 *VFR* nakts lidojumu stundu pieredze helikoptera kapteiņa/komandiera statusā.

c) *Operatīvās mācības*. Visiem pilotiem jāpabeidz operatīvās mācības saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām *NVIS* procedūrām.

d) *Nesenā pieredze*. Visi *NVIS* lidojumos iesaistītie piloti un *NVIS* tehniskās apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši trīs *NVIS* lidojumus. Neseno pieredzi var atkārtoti iegūt mācību lidojumā ar helikopteru vai apstiprinātā pilnīgā lidojumu trenažierī (*FFS*), aptverot f) apakšpunkta 1. punkta elementus.

e) *Apkalpes sastāvs*. Minimālais apkalpes locekļu skaits ir lielākais no tiem, kas noteikts:

1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

2) attiecīgajai darbībai; vai

3) *NVIS* lidojumu ekspluatācijas apstiprinājumā.

▼B

f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes*

1) Apmācību un pārbaudes veic saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

2) Apkalpes locekļi

i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par *NVIS* darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar sliktas redzamības apstākļu iestāšanos un standarta un ārkārtas *NVIS* procedūrām.

ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. punkta i) punktā, novērtē, veicot:

A) kvalifikācijas pārbaudes naktī; un

B) pārbaudes reisa apstākļos.

SPA.NVIS.140 Informācija un dokumentācija

Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar *NVIS* vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai rakstu-rotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

I APAKŠDAĻA

HELIKOPTERU EKSPLUATĀCIJA AR VINČU

SPA.HHO.100 Helikopteru ekspluatācija ar vinču (*HHO*)

a) Helikopterus drīkst ekspluatēt komerciālu gaisa pārvadājumu (*CAT*) nolūkā un veikt darbības ar vinču tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:

1) veic *CAT* un ir *CAT AOC* turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);

2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

▼M15

SPA.HHO.110 Prasības *HHO* aprīkojumam

a) Visām iekārtām, ar kurām helikopters ir aprīkots un kuras nav vienkāršas *PCDS*, lai nodrošinātu ekspluatāciju ar vinču, arī visām radioiekārtām atbilstīgi SPA.HHO.115. punktam, tostarp attiecībā uz visām turpmākām izmaiņām, ir paredzētajai funkcijai atbilstīgs lidojumderīguma apstiprinājums. Palīgaprīkojumu projektē un testē atbilstīgi kompetentās iestādes noteiktajam standartam.

b) Ekspluatants, sadarbojoties ar ražotāju, izstrādā *HHO* aprīkojuma un sistēmu tehniskās apkopes instrukcijas un atbilstīgi Regulas (ES) Nr. 1321/2014 noteikumiem iekļauj tās ekspluatanta helikoptera tehniskās apkopes programmā.

▼B

SPA.HHO.115 *HHO* sakari

Izveido divvirzienu radiosakarus ar organizāciju, kurai nodrošina attiecīgo *HHO*, un, ja iespējams, sakarus ar darbiniekiem uz zemes *HHO* ekspluatācijas vietā:

a) dienā un naktī, veicot ekspluatāciju atklātā jūrā;

b) naktī, veicot ekspluatāciju krasta zonā, izņemot *HHO* neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*) ekspluatācijas vietā.

SPA.HHO.125 *HHO* veiktspējas prasības

Izņemot *HHO*, ko veic *HEMS* ekspluatācijas vietā, *HHO* jāspēj kritiska dzinēja atteici kompensēt ar atlikušo(-ajiem) dzinēju(-iem) atbilstīgā jaudas režīmā, neapdraudot ārējā piekarē atrodošās(-os) personas(-u)/kravas, trešās puses vai īpašumu drošību.

SPA.HHO.130 Prasības *HHO* apkalpei

a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās lidojuma apkalpes locekļus *HHO* pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.

b) *Pieredze*. Komandierim, kas veic *HHO* lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:

1) atklātā jūrā:

i) 1 000 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā vai 1 000 stundas otrā pilota statusā, veicot *HHO*, no tām 200 stundas – kapteiņa statusā instruktora uzraudzībā; un

ii) 50 vinčas pacelšanas/nolaišanas cikli atklātā jūrā, no tiem 20 cikli – naktī, ja ekspluatāciju veic naktī, kur nolaišanas/pacelšanas cikls nozīmē vienu vinčas āķa nolaišanas un pacelšanas ciklu.

2) krasta zonā:

i) 500 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā vai 500 stundas otrā pilota statusā, veicot *HHO*, no tām 100 stundas – kapteiņa statusā instruktora uzraudzībā;

ii) 200 stundu lidojumu pieredze helikopterā paredzētajai operācijai līdzīgā ekspluatācijas vidē; un

iii) 50 vinčas nolaišanas/pacelšanas cikli, no tiem 20 cikli – naktī, ja ekspluatāciju veic naktī.

c) *Operatīvās mācības un pieredze*. Apmācības kursa sekmīga apguve saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām *HHO* procedūrām un atbilstīga pieredze, veicot pienākumus *HHO* identiskā vidē.

▼B

d) *Nesenā pieredze*. Visi *HHO* lidojumos iesaistītie piloti un *HHO* apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši:

1) ja ekspluatāciju veic dienā: jebkurus trīs apvienotus nolaišanas/pacelšanas ciklus dienā vai naktī, katrā no tiem ir pāreja uz karāšanās režīmu/no karāšanās režīma;

2) ja ekspluatāciju veic naktī: trīs nolaišanas/pacelšanas ciklus naktī, no kuriem katrā ir pāreja uz karāšanās režīmu/no karāšanās režīma.

e) *Apkalpes sastāvs*. Dienas vai nakts ekspluatācijai vajadzīgo obligāto apkalpes locekļu skaitu norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Obligāto apkalpes locekļu skaitu nosaka, ņemot vērā helikoptera tipu, laikapstākļus, paredzēto uzdevumu un – ekspluatācijai atklātā jūrā – apstākļus *HHO* ekspluatācijas vietā, jūras stāvokli un kuģa kustību. Apkalpē locekļu skaits nekad nedrīkst būt mazāk nekā viens pilots un viens *HHO* apkalpes loceklis.

f) *Apmācība un pārbaudes*

1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

2) Apkalpes locekļi

i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par *HHO* darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar *HHO* standarta un ārkārtas procedūrām, kā arī statiskās enerģijas izlādi.

ii) Pasākumus, kas minēti f) punkta 2. apakšpunkta i) punktā, novērtē vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*), veicot kvalifikācijas pārbaudi dienā, vai arī kvalifikācijas pārbaudi naktī, ja ekspluatants nodrošina *HHO* veikšanu naktī.

SPA.HHO.135 *HHO* pasažieru instruktāža

Pirms visiem *HHO* lidojumiem vai secīgiem lidojumiem *HHO* pasažierus instruē un brīdina par statiskās enerģijas izlādes bīstamību, kā arī citiem ar *HHO* saistītiem apsvērumiem.

SPA.HHO.140 Informācija un dokumentācija

a) Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar *HHO* vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

b) Attiecīgās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas ir tās organizācijas rīcībā, kurai *HHO* tiek nodrošināts.

▼B

J APAKŠDAĻA

NEATLIEKAMĀS MEDICĪNISKĀS PALĪDZĪBAS DIENESTU LIDOJUMI AR HELIKOPTERU

SPA.HEMS.100 Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*HEMS*) lidojumi ar helikopteru

a) Helikopterus *HEMS* lidojumos drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:

1) veic *CAT* un ir *CAT AOC* turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);

2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

SPA.HEMS.110 *HEMS* ekspluatācijai vajadzīgais aprīkojums

Visām medicīniskajām iekārtām, kas uzstādītas helikopterā, kā arī to vēlākām izmaiņām un – attiecīgā gadījumā – šo iekārtu ekspluatācijai jābūt apstiprinātai saskaņā ar ►M4 Regulas (ES) Nr. 748/2012 ◄ noteikumiem.

SPA.HEMS.115 Sakari

Papildus CAT.IDE.H. punktā noteiktajām prasībām helikopteros, ar kuriem veic *HEMS* lidojumus, uzstāda sakaru ierīces, kas piemērotas divvirzienu sakariem ar organizāciju, kurai veic *HEMS*, un, ja iespējams, sakariem ar avārijas dienesta darbiniekiem uz zemes.

SPA.HEMS.120 *HEMS* ekspluatācijas minimumi

a) 1. un 2. klases parametriem atbilstīgos *HEMS* lidojumos ievēro 1. tabulā noteiktos obligātos meteoroloģiskos nosacījumus *HEMS* lidojumu sākuma un maršruta posmam. Ja maršruta posmā meteoroloģiskie apstākļi pasliktinās zem norādītās mākoņa zemākās robežas vai redzamības, helikopteri, kas sertificēti tikai *VMC* lidojumiem, pārtrauc lidojumu vai atgriežas bāzē. Helikopteri, kas aprīkoti un sertificēti lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (*IMC*), var pārtraukt lidojumu vai atgriezties bāzē, vai – ja lidojuma apkalpei ir atbilstīga kvalifikācija – turpināt lidojumu saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*).

1. tabula

***HEMS* ekspluatācijas minimumi**

2 PILOTI		1 PILOTS	
DIENA			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar piemērojamiem gaisa telpas *VFR* minimumiem	500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar piemērojamiem gaisa telpas *VFR* minimumiem
499–400 pēdas	1 000 m (*)	499–400 pēdas	2 000 m
399–300 pēdas	2 000 m	399–300 pēdas	3 000 m

▼B

2 PILOTI		1 PILOTS	
NAKTS			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
1 200 pēdas (**)	2 500 m	1 200 pēdas (**)	3 000 m

(*) Maršruta posmā redzamība īslaicīgi drīkst būt samazināta līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi būtu iespējams pamanīt visus šķēršļus un novērst sadursmi.
(**) Maršruta posmā mākoņu zemākā robeža īslaicīgi drīkst būt zemāk par 1 000 pēdām.

b) Saskaņā ar obligātajiem meteoroloģiskiem nosacījumiem lidojuma sākuma un maršruta posmā 3. parametru klases *HEMS* lidojumos mākoņu zemākajai robežai jābūt 600 pēdu augstumā un redzamībai – 1 500 m. Redzamība īslaicīgi drīkst būt līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi varētu pamanīt visus šķēršļus un novērst sadursmi.

SPA.HEMS.125 *HEMS* ekspluatācijas veiktspējas prasības

a) 3. klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju nedrīkst veikt virs nelabvēlīga apvidus.

b) Pacelšanās un nosēšanās

1) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*) pie slimnīcas, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū un ko izmanto par *HEMS* ekspluatācijas bāzi, ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem.

2) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot *FATO* pie slimnīcas, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, bet kas nav *HEMS* ekspluatācijas bāze, ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, izņemot gadījumus, kad ekspluatantam ir apstiprinājums saskaņa ar CAT.POL.H.225. punktu.

3) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot *HEMS* ekspluatācijas vietā, kas atrodas nelabvēlīgā apvidū, ekspluatē atbilstīgi 2. klases parametriem, un tos atbrīvo no CAT.POL.H.305. punkta a) apakšpunktā prasītā apstiprinājuma, ja ir nodrošināta atbilstība CAT.POL.H.305. b) punkta 2. un 3. apakšpunkta noteikumiem.

4) *HEMS* ekspluatācijas vietai jābūt pietiekami plašai, lai būtu iespējams ievērot pietiekamu atstatumu no visiem šķēršļiem. Nakts lidojumos ekspluatācijas vietā nodrošina pietiekamu apgaismojumu un norāda šķēršļus.

SPA.HEMS.130 Prasības apkalpei

a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās lidojuma apkalpes locekļus *HEMS* pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.

b) *Pieredze*. Komandierim, kas veic *HEMS* lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:

1) vai nu:

i) 1 000 stundas gaisa kuģa kapteiņa/komandiera statusā, no tām 500 stundas – helikoptera kapteiņa/komandiera statusā; vai arī

▼B

ii) 1 000 stundas otrā pilota statusā *HEMS* lidojumos, no tām 500 stundas – helikoptera kapteiņa statusā instruktora uzraudzībā un 100 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā;

2) 500 stundu lidojumu pieredze helikopterā, kas iegūta paredzētajai ekspluatācijai līdzīgā ekspluatācijas vidē; un

3) 20 stundu *VMC* lidojumu pieredze kapteiņa/komandiera statusā – pilotiem, kas iesaistīti nakts lidojumos.

c) *Operatīvās mācības*. Sekmīgi pabeigta operatīvā apmācība saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām *HEMS* procedūrām.

d) *Nesenā pieredze*. Visi piloti, kas veic *HEMS* lidojumus, pēdējo 6 mēnešu laikā ir veikuši vismaz 30 minūšu lidojumu helikopterā vai *FSTD*, vadoties vienīgi pēc instrumentiem.

e) *Apkalpes sastāvs*.

1) *Lidojumi dienā*. Dienā lidojuma apkalpē ir vismaz viens pilots un viens *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis.

i) Apkalpē drīkst būt tikai viens pilots, ja:

A) komandierim *HEMS* ekspluatācijas vietā jāveic lidojumi, lai piegādātu papildu medicīnisko aprīkojumu. Šādā gadījumā *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis paliek, lai palīdzētu slimniekiem vai ievainotajiem, kamēr komandieris veic lidojumu;

B) pēc ierašanās *HEMS* ekspluatācijas vietā nestuves traucē *HEMS* tehniskās apkalpes loceklim ieņemt priekšējo sēdekli; vai

C) mediķiem lidojumā vajadzīga *HEMS* tehniskās apkalpes locekļa palīdzība.

ii) Gadījumos, kas aprakstīti i) punktā, ekspluatācijas minimumi ir tādi, kā noteikts piemērojamajās gaisa telpas prasībās; *HEMS* ekspluatācijas minimumus, kas norādīti SPA.HEMS.120. punkta 1. tabulā, nepiemēro.

iii) Tikai i) apakšpunkta A) daļā aprakstītajā gadījumā komandieris drīkst nosēsties *HEMS* ekspluatācijas vietā, tehniskās apkalpes loceklim neatrodoties priekšējā sēdeklī.

2) *Nakts lidojums*. Naktī lidojuma apkalpē ir vismaz:

i) divi piloti; vai

ii) viens pilots un viens *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis konkrētos ģeogrāfiskos apgabalos, ko lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteicis ekspluatants, ņemot vērā:

A) pienācīgus orientierus uz zemes;

▼B

B) lidojuma kontroles sistēmu *HEMS* operācijas laikā;

C) meteoroloģiskās informācijas avotu ticamību;

D) *HEMS* obligāto iekārtu sarakstu;

E) apkalpes darba nostādņu nepārtrauktību;

F) apkalpes obligāto kvalifikācijas līmeni, sākotnējo apmācību un periodisko apmācību;

G) ekspluatācijas procedūras; arī apkalpes darba koordinēšanu;

H) obligātos meteoroloģisko apstākļu nosacījumus; un

I) papildu apsvērumus par konkrētiem vietējiem apstākļiem.

f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes*

1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

2) Apkalpes locekļi

i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par *HEMS* darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar pārlidojumu maršrutā sliktas redzamības apstākļos, *HEMS* ekspluatācijas vietas izvēle un pieejas un izlidošanas profili.

ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. punkta i) apakšpunktā, novērtē, veicot:

A) kvalifikācijas pārbaudes *VMC* apstākļos dienā vai kvalifikācijas pārbaudes *VMC* apstākļos naktī, ja ekspluatants nodrošina šādus *HEMS* lidojumus naktī; un

B) pārbaudes reisa apstākļos.

SPA.HEMS.135 *HEMS* mediķu un citu darbinieku instruktāža

a) *Mediķi*. Mediķus instruē pirms katra *HEMS* lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem, lai tos iepazīstinātu ar *HEMS* darba vidi un aprīkojumu, lai viņi prastu izmantot helikoptera medicīnisko un avārijas aprīkojumu un piedalīties standarta un avārijas iekāpšanas un izkāpšanas procedūrās.

b) *Virszemes avārijas dienesta darbinieki*. Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka virszemes avārijas dienestu darbinieki tiek iepazīstināti ar *HEMS* darba vidi un aprīkojumu, kā arī risku, kas saistīts ar darbībām uz zemes *HEMS* ekspluatācijas vietā.

▼B

c) *Pacienti*. Neskarot CAT.OP.MPA.170. punktu, instruktāžu veic tikai tad, ja tas iespējams pacienta veselības stāvokļa dēļ.

SPA.HEMS.140 Informācija un dokumentācija

a) Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar *HEMS* vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

b) Organizācijai, kurai veic *HEMS*, nodrošina attiecīgo ekspluatācijas rokasgrāmatas daļu pieejamību.

SPA.HEMS.145 *HEMS* ekspluatācijas bāzes telpu aprīkojums

a) Ja apkalpes locekļiem ir dežūras ar reaģēšanas laiku, kas mazāks par 45 minūtēm, katras ekspluatācijas bāzes tiešā tuvumā nodrošina piemērotas telpas.

b) Katrā ekspluatācijas bāzē pilotiem nodrošina iespēju saņemt aktuālo meteoroloģisko informāciju un laika prognozi, kā arī pieņemamus sakarus ar atbilstīgo gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) vienību. Nodrošina piemērotu aprīkojumu visu uzdevumu plānošanai.

▼M20

SPA.HEMS.150 Degvielas/enerģijas krājumi – atvieglojumi

Kā alternatīvu CAT.OP.MPA.191. punkta b), c) un d) apakšpunktam gadījumā, ja neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienesta (*HEMS*) operācijas tiek veiktas saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) vietējā un noteiktā ģeogrāfiskajā apgabalā, degvielas/enerģijas stratēģija nodrošina, ka operācijas beigās atlikusī kritiskā degvielas/enerģijas rezerve ir pietiekama:

a) 30 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā vai

b) 20 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, veicot lidojumus dienā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas ekspluatācijas vietas.

SPA.HEMS.155 Degvielas uzpilde, pasažieriem atrodoties gaisa kuģī

Degvielas uzpildi gan ar apturētiem propelleriem, gan propelleriem griežoties, nodrošina saskaņā ar CAT.OP.MPA.200. punktu “Gaisa kuģa degvielas īpaša uzpilde vai noliešana”.

▼M9

K APAKŠDAĻA

HELIKOPTERU LIDOJUMI ATKLĀTĀ JŪRĀ

SPA.HOFO.100 Helikopteru lidojumi atklātā jūrā (*HOFO*)

Šās apakšdaļas prasības attiecas uz:

a) gaisa komercpārvadātāju, kam ir derīga *AOC* saskaņā ar *Part-ORO*;

b) specializētu pārvadājumu ekspluatantu, kas ir paziņojis par savu darbību saskaņā ar *Part-ORO*; vai

c) nekomerciālu ekspluatantu, kas ir paziņojis par savu darbību saskaņā ar *Part-ORO*.

SPA.HOFO.105 Helikopteru lidojumu atklātā jūrā apstiprināšana

a) Pirms darbībām saskaņā ar šo apakšdaļu ekspluatantam ir jābūt izdotam īpašam kompetentās iestādes apstiprinājumam.

b) Lai saņemtu šādu apstiprinājumu, ekspluatants iesniedz pieteikumu kompetentajai iestādei, kā noteikts SPA.GEN.105, un pierāda atbilstību šās apakšdaļas prasībām.

c) Ekspluatants pirms darbībām no dalībvalsts, kas nav tā, kura izdevusi apstiprinājumu saskaņā ar a) punktu, par nodomāto darbību informē abu valstu kompetentās iestādes.

SPA.HOFO.110 Ekspluatācijas procedūras

a) Ekspluatants sava drošības pārvaldības procesa ietvaros novērš un mazina riskus un apdraudējumu, kas ir specifisks helikopteru lidojumiem atklātā jūrā. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda:

1) apkalpju atlases kritērijus, sastāvu un apmācību;

2) apkalpes un cita iesaistīta personāla locekļu pienākumus un atbildību;

3) vajadzīgo aprīkojumu un izvietošanas kritērijus; un

4) ekspluatācijas procedūras un minimumus, kas ļauj raksturot un adekvāti pārvaldīt standarta un iespējamās nestandarta darbības.

b) Ekspluatants nodrošina, ka:

1) pirms katra lidojuma tiek sagatavots lidojuma veikšanas plāns;

2) pasažieru drošības instruktāžā ir iekļauta arī specifiska informācija par lidojumiem atklātā jūrā, un tos instruē pirms kāpšanas helikopterā;

3) katram lidojuma apkalpes loceklim mugurā ir apstiprināts aizsargtērps:

i) ja gaisa kuģa kapteinim/komandierim pieejamās laika ziņas vai prognozes vēstī, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par + 10 °C; vai

▼M9

ii) ja paredzamais glābšanas laiks pārsniedz aprēķināto izdzīvošanas laiku; vai

iii) ja plānots lidot naktī nelabvēlīgā apvidū;

4) tiek ievērota attiecīgā *ATS* dotā jūras maršrutu struktūra, ja tāda ir izveidota;

5) piloti visā lidojuma laikā optimāli izmanto automātisko lidojuma vadības sistēmu (*AFCS*);

6) ir izveidoti īpaši jūras nolaišanās profili, kur iekļauti stabilas nolaišanās parametri un koriģējošas darbības, kas veicamas, ja nolaišanās kļūst nestabila;

7) daudzpilotu apkalpes lidojumos ir ieviestas procedūras, kurās lidojuma apkalpes loceklis uzrauga lidojuma instrumentus lidojumā atklātā jūrā, sevišķi nolaišanās vai izlidošanas laikā, lai nodrošinātu, ka tiek uzturēta droša lidojuma trajektorija;

8) lidojuma apkalpe veic tūlītējas un piemērotas darbības gadījumā, ja ieslēdzas brīdināšana par augstumu;

9) ir ieviestas procedūras, kas pieprasa, lai pie katras ielidošanas un izlidošanas virs ūdens gatavībā būtu avārijas dreifēšanas sistēmas, ja to ir droši darīt; un

10) darbības norit saskaņā ar visiem maršrutu vai darbības teritorijas ierobežojumiem, ko noteikusi kompetentā iestāde vai attiecīgā par gaisa telpu atbildīgā iestāde.

SPA.HOFO.115 Vietu atklātā jūrā izmantošana

Ekspluatants izmanto tikai tādas vietas atklātā jūrā, kas ir piemērotas helikoptera tipa lieluma un masas un attiecīgo darbību ziņā.

SPA.HOFO.120 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izvēle

▼M21

a) *Sauszemes galamērķa rezerves lidlauks.* Neatkarīgi no CAT.OP.MPA.192., NCC.OP.152. un SPO.OP.151. punkta gaisa kuģa kapteinim/komandierim, veicot lidojumus no vietas atklātā jūrā uz sauszemes galamērķa lidlauku, lidojuma veikšanas plānā nav jānorāda galamērķa rezerves lidlauks ar nosacījumu, ka ir ieviesti pietiekami pasākumi, kas ārkārtas situācijā nodrošina drošu atgriešanos no atklātās jūras.

▼M9

b) *Jūras galamērķa helikopteru rezerves klājs*. Ekspluatants var izraudzīties jūras galamērķa helikopteru rezerves klāju, ja ir izpildīti visi šie kritēriji:

1) Jūras galamērķa helikopteru rezerves klāju izmanto tikai aiz atgriešanās robežpunkta (*PNR*), ja nav ģeogrāfiski sasniedzams sauszemes galamērķa rezerves lidlauks. Pirms *PNR* izmanto sauszemes galamērķa rezerves lidlauku.

▼M9

2) Pie jūras galamērķa helikopteru rezerves klāja var panākt spēju nosēsties, kad viens dzinējs nedarbojas (*OEI*).

3) Cik iespējams, helikopteru klāja pieejamību nodrošina pirms *PNR*. Atsevišķu helikopteru klāju vai citu vietu izmēri, konfigurācija un augstuma rezerve virs šķēršļiem ir piemēroti to izmantošanai par helikopteru rezerves klāju katra tipa helikopteriem, ko paredzēts izmantot.

4) Izveido laikapstākļu minimumus, ņemot vērā meteoroloģiskās informācijas precizitāti un ticamību.

5) *MEL* ietilpst šim ekspluatācijas veidam paredzēti īpaši nosacījumi.

6) Jūras galamērķa helikopteru rezerves klāju izraugās tikai tad, ja ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteicis attiecīgu procedūru.

▼M21

SPA.HOFO.125 Standarta nolaišanās procedūras lidojumos atklātā jūrā (*OSAP*)

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt, ka standarta nolaišanās procedūras lidojumos atklātā jūrā (*OSAP*) tiek izmantotas tikai tad, ja:

1) helikopters spēj nodrošināt navigācijas informāciju un reāllaika informāciju par šķēršļu vidi šķēršļu pārlidošanai; un

2) vai nu

i) minimālais nolaišanās relatīvais augstums (*MDH*) tiek noteikts ar radioaltimetru vai ierīci, kas nodrošina līdzvērtīgu veiktspēju; vai

ii) tiek piemērots minimālais nolaišanās absolūtais augstums (*MDA*), un tas ietver adekvātu pielaidi.

b) Ja ekspluatants izmanto *OSAP* uz ieguves platformām vai kuģiem tranzītā, lidojumu veic daudzpilotu apkalpe.

c) Lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons nodrošina adekvātu augstuma rezervi virs šķēršļiem otrā riņķa gadījumā no jebkura galamērķa, kam plānota *OSAP*.

d) Ārpus lēmuma pieņemšanas augstuma diapazona vai zem minimālā nolaišanās absolūtā/relatīvā augstuma (*MDA/H*) nolaišanos turpina tikai tad, ja ir noteikti vizuāli galamērķa orientieri.

e) Ja lidojumus veic viens pilots, atbilstoši palielina *MDA/H* un lēmuma pieņemšanas augstuma diapazonu.

f) Ja *OSAP* izmanto lidojumos uz nekustīgu vietu atklātā jūrā (t. i., stacionāru iekārtu vai noenkurotu kuģi) un navigācijas sistēmā ir pieejama uzticama šīs vietas GNSS pozīcija, *OSAP* drošuma uzlabošanai izmanto GNSS/zonālās navigācijas sistēmu.

g) Ekspluatants iekļauj *OSAP* savās sākotnējo un periodisko apmācību un pārbaužu programmās.

▼M9

SPA.HOFO.130 Meteoroloģiskie apstākļi

Neatkarīgi no CAT.OP.MPA.247, NCC.OP.180 un SPO.OP.170 lidojumos starp vietām atklātā jūrā, kas atrodas G klases gaisa telpā, kur lidojuma posms virs ūdens ir īsāks par 10 jūras jūdzēm, *VFR* lidojumus var veikt, kad robežas ir tādas kā tabulā vai izdevīgākas:

Minimumi lidojumiem starp vietām atklātā jūrā G klases gaisa telpā

	Diena		Nakts	
	Augstums (*)	Redzamība	Augstums (*)	Redzamība
Viens pilots	300 pēdu	3 km	500 pēdu	5 km
Divi piloti	300 pēdu	2 km (**)	500 pēdu	5 km (***)

(*) Mākoņu apakšējā robeža ļauj lidojumu noteiktajā augstumā veikt zem un bez mākoņiem.

(**) Helikopteru var ekspluatēt, redzamību lidojumā samazinot līdz 800 metriem, ja galamērķis vai starpposma konstrukcija ir pastāvīgi redzama.

(***) Helikopteru var ekspluatēt, redzamību lidojumā samazinot līdz 1 500 metriem, ja galamērķis vai starpposma konstrukcija ir pastāvīgi redzama.

SPA.HOFO.135 Vēja ātruma ierobežojumi lidojumos uz vietām atklātā jūrā

Lidojumus uz vietām atklātā jūrā veic tikai tad, ja ziņotais vēja ātrums uz helikopteru klāja nav lielāks par 60 mezgliem, arī brāzmās.

SPA.HOFO.140 Veiktspējas prasības vietās atklātā jūrā

Helikopteru pacelšanās un nosēšanās vietās atklātā jūrā notiek saskaņā ar attiecīgā pielikuma veiktspējas prasībām, ņemot vērā darbības veidu.

▼C2

SPA.HOFO.145 Lidojuma datu uzraudzības (*FDM*) programma

a) Veicot *CAT* pārvadājumus ar helikopteru, kurā uzstādīts lidojuma parametru reģistrators, no 2019. gada 1. janvāra ekspluatantam jābūt izveidotai un jātiek uzturētai *FDM* programmai, kas ir daļa no tā integrētās vadības sistēmas.

b) *FDM* programmu neizmanto sodīšanai, un tajā ir pienācīgi datu avota(-u) aizsardzības pasākumi.

▼M9

SPA.HOFO.150 Gaisa kuģa izsekošanas sistēma

Ekspluatants izveido un uztur uzraudzītu izsekošanas sistēmu gaisa kuģa darbībām atklātā jūrā nelabvēlīgā apvidū no helikoptera izlidošanas brīža līdz brīdim, kad tas ierodas galamērķī.

SPA.HOFO.155 Vibrācijas stāvokļa mērījumu (*VHM*) sistēma

a) *VHM* sistēmai, ar kuru var uzraudzīt kritisko rotora un rotora piedziņas sistēmu stāvokli, 2019. gada 1. janvārī jābūt uzstādītai šādos helikopteros, kas veic *CAT* pārvadājumus atklātā jūrā nelabvēlīgā apvidū:

1) kompleksi helikopteri ar dzinēju, kuriem individuālā lidojumderīguma apliecība (*CofA*) pirmoreiz izsniegta pēc 2016. gada 31. decembra;

▼M9

2) visi helikopteri, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk nekā 9 un kuriem individuālā *CofA* pirmoreiz izsniegta pirms 2017. gada 1. janvāra;

3) visi helikopteri, kuriem individuālā *CofA* pirmoreiz izsniegta pēc 2018. gada 31. decembra.

b) Ekspluatantam ir sistēma, ar kuru:

1) vāc datus, ieskaitot sistēmas ģenerētus brīdinājumus;

2) analizē un nosaka komponentu darbspēju; un

3) reaģē uz atklātām atteicēm sākumstadijā.

SPA.HOFO.160 Prasības iekārtām

a) Ekspluatants ievēro šādas prasības, kas attiecas uz iekārtām:

1) Pasažieru informēšanas (*PA*) sistēma helikopteros, ko izmanto *CAT* un nekomerciāliem pārvadājumiem ar kompleksiem helikopteriem ar dzinēju (*NCC*):

i) Helikopteros, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk nekā 9, ir uzstādīta *PA* sistēma.

ii) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir 9 vai mazāk, nav jābūt *PA* sistēmai, ja ekspluatants var pierādīt, ka lidojuma laikā pilota balss ir sadzirdama visās pasažieru sēdvietās.

2) *Radioaltimetrs*

Helikopteros ir uzstādīts radioaltimetrs, kas spēj raidīt skaņas brīdinājuma signālu, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, un vizuālu brīdinājuma signālu pilota izvēlētā augstumā.

b) *Avārijas izejas*

Visas avārijas izejas, ieskaitot apkalpes avārijas izejas, un durvis, logi vai citas atveres, kas der izkļūšanai avārijas gadījumā, un to atvēršanas ierīces ir skaidri apzīmētas, lai rādītu ceļu helikopterā esošajiem, kas tās izmanto dienas gaismā vai tumsā. Šiem apzīmējumiem jāpaliek redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies vai salons iegrimis.

c) *Helikoptera reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (HTAWS)*

Helikopteros, ko izmanto *CAT* pārvadājumos, ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu vairāk par 3 175 kg vai ar *MOPSC* vairāk par 9 vietām, kam individuālā *CofA* pirmoreiz izsniegta pēc 2018. gada 31. decembra, ir uzstādīta *HTAWS*, kas atbilst pieņemamā standartā A klases iekārtām izvirzītajām prasībām.

SPA.HOFO.165 Papildu procedūras un iekārtas darbībām nelabvēlīgā apvidū

a) *Glābšanas vestes*

Apstiprinātas glābšanas vestes visu laiku ir mugurā visiem cilvēkiem helikopterā, ja vien nav uzvilkts integrēts aizsargtērps, kas atbilst gan aizsargtērpam, gan glābšanas vestei izvirzāmajām prasībām.

▼M9

b) *Aizsargtērpi*

Visiem pasažieriem helikopterā ir mugurā apstiprināts aizsargtērps:

1) ja gaisa kuģa kapteinim/komandierim pieejamās laika ziņas vai prognozes vēstī, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par + 10 °C; vai

2) ja paredzamais glābšanas laiks pārsniedz aprēķināto izdzīvošanas laiku; vai

3) ja plānots lidot naktī.

c) *Avārijas elpošanas sistēma*

Pie visiem helikopterā esošajiem ir avārijas elpošanas sistēma, un viņi ir instruēti par tās lietošanu.

d) *Glābšanas plosti*

1) Visi glābšanas plosti, ko helikopters ved, ir pierīkoti tā, lai tos varētu lietot tādos jūras virsas apstākļos, kādos sertifikācijas vajadzībām izvērtētas helikoptera spējas veikt piespiedu nosēšanos uz ūdens, dreifēšanu un balansēšanu.

2) Visi glābšanas plosti ir pierīkoti tā, lai būtu viegli pieejami lietošanai avārijas gadījumā.

3) Pierīkoto glābšanas plostu skaits:

i) helikopteriem, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem – vismaz viens glābšanas plosts, kura standarta ietilpība nav mazāka par cilvēku maksimālo skaitu helikopterā; vai

ii) helikopteriem, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem – vismaz divi glābšanas plosti, kuros kopā iespējams izvietot tik cilvēku, cik var pārvadāt helikopterā, un, zaudējot vienu, atlikušo glābšanas plostu pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus cilvēkus, kas ir helikopterā.

4) Uz katra glābšanas plosta ir vismaz viens avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT(S)*); un

5) Uz katra glābšanas plosta ir dzīvības glābšanas aprīkojums, ieskaitot paredzētajam lidojumam piemērotus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

e) *Salona avārijas apgaismojums*

Helikopterā uzstāda avārijas apgaismojuma sistēmu ar neatkarīgu barošanu, kas nodrošina strāvas avotu salona vispārējam apgaismojumam, atvieglinot evakuāciju no helikoptera.

f) *Automātiski izmantojams avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT(AD))*

Helikopterā ir uzstādīts *ELT(AD)*, kas spēj raidīt vienlaicīgi 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

g) *Neatvāžamo durvju fiksēšana*

Neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu no helikoptera izkļūt visiem tajā esošajiem jebkuros apstākļos līdz pat maksimālajiem jūras virsas apstākļiem, kuros izvērtē spēju veikt piespiedu nosēšanos uz ūdens un dreifēšanu.

▼M9

h) *Avārijas izejas un evakuācijas lūkas*

Visas avārijas izejas, ieskaitot apkalpes avārijas izejas, un durvis, logi vai citas atveres, kas izmantojamas evakuācijai zem ūdens, ir iekārtotas tā, lai avārijas gadījumā būtu atveramas.

i) Neatkarīgi no a), b) un c) punkta ekspluatants uz riska novērtējuma pamata var ļaut pasažieriem, kas vietā atklātā jūrā zaudējuši rīcības spējas, daļēji apvilkt vai neapvilkt drošības vesti, aizsargtērpu vai avārijas elpošanas sistēmu atpakaļlidojumos vai pārlidojumos no vienas vietas atklātā jūrā uz otru.

SPA.HOFO.170 Prasības apkalpei

a) Ekspluatants nosaka:

1) lidojuma apkalpes locekļu atlases kritērijus, ņemot vērā lidojuma apkalpes locekļu iepriekšējo pieredzi;

2) komandiera/kapteiņa, kas plāno veikt lidojumus atklātā jūrā, minimālo pieredzes līmeni; un

3) lidojuma apkalpes apmācības un pārbaudījumu programmu, kas katram lidojuma apkalpes loceklim jāabsolvē sekmīgi. Šāda programma ir pielāgota atklātas jūras videi, un tajā ir iekļautas standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras, apkalpes resursu vadība, nokļūšana ūdens vidē un glābšanās uz jūras.

b) *Prasmju uzturēšanas prasības*

Helikopteru ar pasažieriem pilots ekspluatē tikai:

1) vietā atklātā jūrā kā komandieris vai kapteinis, vai otrais pilots, ja pēdējās 90 dienās viņš ir veicis vismaz 3 pacelšanās, izlidošanas, nolaišanās un nosēšanās vietā atklātā jūrā ar tāda paša tipa helikopteru vai ar pilnīgu lidojuma trenažieri (*FFS*), kas atbilst šim tipam; vai

2) naktī vietā atklātā jūrā kā komandieris vai kapteinis, vai otrais pilots, ja pēdējās 90 dienās viņš ir veicis vismaz 3 pacelšanās, izlidošanas, nolaišanās un nosēšanās naktī vietā atklātā jūrā ar tāda paša tipa helikopteru vai ar *FFS*, kas atbilst šim tipam.

Visas 3 pacelšanās un nosēšanās pilots veic daudzpilotu vai vienpilota lidojumos atkarībā no veicamās darbības.

c) Īpašas prasības *CAT*:

1) Iepriekš b) punkta 1) un 2) apakšpunktā minēto 90 dienu periodu var pagarināt līdz 120 dienām, ja pilots veic lidojumus reisa apstākļos tipa kvalifikācijas instruktora vai eksaminētāja uzraudzībā.

2) Ja pilots neatbilst 1) punkta prasībām, pirms savu tiesību izmantošanas viņš veic mācību lidojumu ar izmantojamā tipa helikopteru vai tā *FFS*, ievērojot vismaz tās prasības, kas noteiktas b) punkta 1) un 2) apakšpunktā.

▼M10

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;

▼M16

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 Regulu (ES) Nr. 1321/2014, 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;

▼M10

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;

▼M10

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;

▼M20

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

▼M14

M APAKŠDAĻA

ELEKTRONISKĀS LIDOJUMU DATU PĀRVALDĪBAS IERĪCES (EFB)

SPA.EFB.100 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (*EFB*) izmantošana – ekspluatācijas apstiprinājums

a) Komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatants izmanto B tipa *EFB* lietotni vienīgi tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums šādai izmantošanai.

▼M14

b) Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu B tipa *EFB* lietotnes izmantošanai, ekspluatants pierāda, ka:

1) saistībā ar lietotni mitinošās *EFB* ierīces un *EFB* lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu ir veikts riska novērtējums, identificēti saistītie riski un nodrošināts, ka tie tiek atbilstoši pārvaldīti un mazināti;

2) *EFB* ierīces un *EFB* lietotnes cilvēka–mašīnas saskarnes ir novērtētas atbilstīgi cilvēkfaktora principiem;

3) tas ir izveidojis *EFB* pārvaldības sistēmu un ka ir izveidotas un īstenotas *EFB* ierīces un *EFB* lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības; tās ietver šādas procedūras:

i) *EFB* lietošana;

ii) *EFB* izmaiņu pārvaldība;

iii) *EFB* datu pārvaldība;

iv) *EFB* tehniskā apkope; un

v) *EFB* drošība;

4) *EFB* saimniekplatforma ir piemērota paredzētajai *EFB* lietotnes izmantošanai.

Šī pierādīšana attiecas uz konkrēto *EFB* lietotni un konkrēto *EFB* saimniekplatformu, kurā šī lietotne ir instalēta.

▼M21

N APAKŠDAĻA

HELIKOPTERU PRECĪZĀ NOLAIŠANĀS UN IZLIDOŠANA AR SAMAZINĀTIEM VFR MINIMUMIEM (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Helikopteru precīzā (*PinS*) nolaišanās un izlidošana ar samazinātiem *VFR* minimumiem

a) Ekspluatants izmanto samazinātus *VFR* ekspluatācijas minimumus tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Samazinātos *VFR* ekspluatācijas minimumus piemēro tikai helikoptera lidojumam, kurā ietilpst segments, ko nolido saskaņā ar *IFR*, un tikai vienā no turpmāk minētajiem gadījumiem:

1) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar *VFR*, sākas tūlīt pēc helikoptera *PinS* nolaišanās nolūkā nosēsties tuvējā helikopteru lidlaukā vai ekspluatācijas vietā;

2) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar *VFR*, sākas tūlīt pēc helikoptera *PinS* nolaišanās nolūkā veikt pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču tuvējā *HEC* vai *HHO* vietā;

3) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar *VFR*, ir izlidošana nolūkā pāriet uz *IFR* tuvējā izlidošanas sākuma posma kontrolpunktā.

c) Ekspluatants nosaka ekspluatācijas procedūras, kas piemērojamas lidojumos ar samazinātiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem.

d) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpes locekļi ir guvuši pieredzi un apmācīti lidojumiem ar samazinātiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem.

▼M1

VI PIELIKUMS

NEKOMERCIĀLI GAISA PĀRVADĀJUMI AR KOMPLEKSIEM GAISA KUĢIEM AR DZINĒJU

[PART-NCC]

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

▼M15

NCC.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta, kur tas reģistrēts, vai kura ir ekspluatanta dzīvesvietas valsts.

▼M1

NCC.GEN.105 Apkalpes pienākumi

a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:

1) ir saistīti ar gaisa kuģa un tajā atrodošos personu drošību; un

2) ir konkrēti aprakstīti lidojumu veikšanas rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.

b) Kritiskajos lidojuma posmos vai ikreiz, kad drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu gaisa kuģa kapteinis, salona apkalpes locekļi ieņem sēdvietas viņiem atvēlētajās darba vietās un veic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatācijai.

c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā darba vietā, piesprādzējas ar drošības jostu.

d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.

e) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

1) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris(-usi), kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs(-a) veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu; vai

▼M12

2) ir psihoaktīvu vielu ietekmē vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.

▼M1

f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:

1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (Part-ORO) FTL apakšdaļu; un

2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.

g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:

1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un

2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

▼M15

NCC.GEN.101 Papildu prasības mācību lidojumu organizācijām

▼M16

Apstiprinātas mācību organizācijas, kurām jāatbilst šā pielikuma prasībām, atbilst arī:

a) attiecīgā gadījumā ORO.GEN.310. punktam; un

b) ORO.MLR.105. punktam.

▼M1

NCC.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras

a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

1) gaisa kuģa un visu gaisa kuģī esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;

2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai novirzīšanu drošības nolūkos;

3) to, lai tiktu ievērotas visas instrukcijas, ekspluatācijas procedūras un nodrošināta atbilstība kontrolsarakstiem saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu un kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktā;

4) to, lai lidojums tiktu sākts tikai tad, ja gaisa kuģa kapteinis ir pārliecinājies, ka ir nodrošināta atbilstība visiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā, respektīvi, ir pārliecinājies, ka:

i) gaisa kuģis ir derīgs lidojumam;

ii) gaisa kuģis ir attiecīgi reģistrēts;

iii) instrumenti un iekārtas, kas vajadzīgas lidojuma veikšanai, ir gaisa kuģī uzstādītas un ir darba kārtībā, ja vien ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCC.IDE.A.105. vai NCC.IDE.H.105. punktā, nav atļauta gaisa kuģa ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas;

iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

v) visa rokas bagāža, reģistrētā bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta;

vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi, kas noteikti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);

vii) visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir derīga apliecība saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011; ►M9 ——————— ◄

viii) lidojumu apkalpes locekļiem ir pienācīga kvalifikācija un viņi ievēro prasības par kompetenci un prasmju uzturēšanu; ►M9 un ◄

▼M9

ix) veiktspējas navigācijai vajadzīgās navigācijas datubāzes ir piemērotas un atjauninātas;

▼M1

5) to, lai lidojums netiktu sākts, ja kāds lidojumu apkalpes loceklis kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, nespēj pildīt savus pienākumus;

6) to, lai lidojums netiktu turpināts tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja kādam lidojumu apkalpes loceklim ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;

7) par lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām atbilstīgi pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstam (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstam (MEL);

▼M1

8) to, lai lietošanas dati un visi gaisa kuģa defekti, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, lidojuma vai lidojumu sērijas beigās tiktu reģistrēti gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojumu žurnālā; un

▼M8

9) to, lai nodrošinātu, ka:

i) lidojuma parametru reģistratori lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti;

ii) tāda notikuma gadījumā, kas nav nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par kuru jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.160. punkta a) apakšpunktu, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti, un

iii) nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadījumā, vai ja izmeklēšanas iestāde ir devusi norādījumus par lidojuma parametru reģistratoru ierakstīto datu saglabāšanu:

A) lidojuma parametru reģistratoru ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;

B) lidojuma parametru reģistratori tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti, un

C) pirms iziešanas no lidojuma apkalpes nodalījuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus.

▼M1

b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst atteikties pārvadāt vai likt izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.

c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidojuma apstākļiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.

d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6. punkta noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.

e) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.

g) Gaisa kuģa kapteinis ar visdrīzāk pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir nodarīti būtiski bojājumi.

NCC.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

a) Gaisa kuģa kapteinis ievēro tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas ir spēkā valstīs, kurās veic ekspluatāciju.

b) Gaisa kuģa kapteinis pārzina tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņa/viņas pienākumu izpildi un ir piemērojami šķērsojamām teritorijām, izmantojamiem lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām un ar tiem saistītajām aeronavigācijas ierīcēm, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.a punktā.

▼M1

NCC.GEN.115 Kopēja valoda

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.

▼M5

NCC.GEN.119 Gaisa kuģu manevrēšana

Ekspluatants izstrādā manevrēšanas procedūras, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju un lai uzlabotu skrejceļu drošību.

▼M1

NCC.GEN.120 Lidmašīnas manevrēšana uz zemes

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu lidlauka kustības zonā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

a) ir pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai

b) ir saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:

1) sagatavota, lai veiktu lidmašīnas manevrēšanu;

2) apguvusi radiotelefona izmantošanu, ja radiosakari ir nepieciešami;

3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes vadības (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un

4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

NCC.GEN.125 Helikoptera propellera iedarbināšana

Helikoptera propelleru lidojuma veikšanas nolūkā drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

NCC.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

▼M14

NCC.GEN.131 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

a) Ja gaisa kuģī izmanto *EFB*, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veiktspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

b) Pirms B tipa *EFB* lietotnes izmantošanas ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, kas saistīts ar lietotni mitinošās *EFB* ierīces un attiecīgās *EFB* lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu, identificē saistītos riskus un nodrošina, ka tie tiek atbilstoši pārvaldīti un mazināti; riska novērtējumā izskata ar *EFB* ierīces un attiecīgās *EFB* lietotnes cilvēka–mašīnas saskarni saistītos riskus; un

2) izveido *EFB* pārvaldības sistēmu, tostarp ierīces un *EFB* lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības.

▼M1

NCC.GEN.135 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī

Ekspluatants nodrošina, ka vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī, lai nodrošinātu tūlītēju saziņu ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

NCC.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

a) Katrā lidojumā (ja nav norādīts citādi) gaisa kuģī ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:

1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);

2) reģistrācijas apliecības oriģināls;

3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;

4) trokšņa līmeņa sertifikāts;

5) deklarācija, kas norādīta Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (Part-ORO) ORO.DEC.100. punktā;

6) īpašo apstiprinājumu saraksts (attiecīgā gadījumā);

7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecīgā gadījumā);

8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas polise(-es);

9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;

10) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);

11) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo maršrutu, pa kuriem lidojumu paredzami varētu novirzīt, jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;

12) procedūras un vizuālie informācijas signāli, ko izmanto pārtverošais un pārtvertais gaisa kuģis;

13) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma apgabalā;

14) apkalpes locekļiem viegli pieejamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;

15) obligāto iekārtu saraksts (MEL) vai pieļaujamo konfigurācijas noviržu saraksts (CDL);

16) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktāžas dokumentācija;

17) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;

18) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā); un

19) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

b) Ja a) apakšpunkta 2.–8. punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

▼M16

NCC.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana

a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.

b) Lai nodrošinātu uzstādāmo lidojuma parametru reģistratoru pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.

c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistratoriem. Tomēr šo lidojuma parametru reģistratoru pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.

d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.

e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.

f) Neskarot Regulu (ES) Nr. 996/2010 un Regulu (ES) 2016/679:

1) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti, ja vien šādi ierakstītie dati neatbilst kādam no turpmāk minētajiem nosacījumiem:

i) ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;

▼M16

ii) tie ir deidentificēti;

iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;

3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

3a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:

i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.

▼M1

NCC.GEN.150 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu (ICAO dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar to papildinājumiem un jebkuriem citiem pielikumiem vai labojumiem.

b) Bīstamos izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (Part-SPA) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:

1) saskaņā ar minēto tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai

2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.

c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.

d) Ekspluatants saskaņā ar tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.

▼M1

e) Ievērojot tehniskās instrukcijas, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, par jebkuriem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.

f) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi tehniskajām instrukcijām pasažieriem tiktu sniegta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.

g) Ekspluatants nodrošina, ka atbilstīgi tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

NCC.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Ekspluatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

▼M21

NCC.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.

b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.

▼M20

NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācijas lidmašīnām

Izvēloties rezerves lidlaukus un stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ekspluatants lidlauku neuzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgajam galamērķa rezerves lidlaukam nepārsniedz:

a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vai

b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.

▼M21

NCC.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – vispārīgās prasības

a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.

b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:

1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;

2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;

3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;

5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;

▼**M21**

6) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*);

7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;

8) visus lidlauka, *IAP* vai vides nestandarta parametrus;

9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;

10) *IAP*;

11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (*ANS*);

12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;

13) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem; un

14) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi.

c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

_____

NCC.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, *MDH* nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:

1) publicētais riņķošanas *OCH* attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;

2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai

3) iepriekš veiktās *IAP DH/MDH*.

b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:

1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai

2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

***MDH* un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai**

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā *VIS* (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M1

NCC.OP.113 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs jūras

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs jūras MDH nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

NCC.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras

a) Gaisa kuģa kapteinis izmanto izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai FATO šādas procedūras ir publicētas.

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gaisa kuģa kapteinis pieņem ATC atļauju novirzīties no publicētās procedūras vienīgi:

1) ar nosacījumu, ka ir izpildīti kritēriji par drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemti vērā ekspluatācijas apstākļi; vai

2) ja ATC nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.

c) Nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar publicētajām nolaišanās procedūrām.

▼M9

NCC.OP.116 Veiktspējas navigācija – lidmašīnas un helikopteri

Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja maršrutam vai procedūrai ir vajadzīga veiktspējas navigācija (*PBN*):

a) attiecīgā *PBN* specifikācija ir norādīta *AFM* vai citā dokumentā, ko apstiprinājusi sertifikācijas iestāde kā daļu no lidojumderīguma novērtējuma vai kas balstās uz šādu apstiprinājumu; un

b) gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar attiecīgo navigācijas specifikāciju un ierobežojumiem *AFM* vai citā iepriekš minētajā dokumentā.

▼M1

NCC.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras

Ekspluatants ekspluatācijas procedūras izstrādā, ņemot vērā nepieciešamību mazināt gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi un vienlaikus drošībai nodrošinot augstāku prioritāti nekā trokšņa mazināšanai.

NCC.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – IFR lidojumi

a) Ekspluatants norāda metodi, pēc kuras nosakāms minimālais lidošanas absolūtais augstums, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos IFR lidojuma maršruta posmos.

b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālos lidošanas absolūtos augstumus, izmantojot šo metodi. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

▼M20

NCC.OP.130 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām un helikopteriem

a) Ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:

1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un

▼**M20**

2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.

b) Degvielas/enerģijas shēma:

1) ir piemērota īstenotās ekspluatācijas veidam(-iem) un

2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.

NCC.OP.131 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām un helikopteriem

a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros ekspluatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.

b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:

1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:

i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai gadījumā, ja šādi dati nav pieejami,

ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati, un

2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:

i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;

ii) paredzamās masas;

iii) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi;

iv) atlikto tehniskās apkopes elementu vai konfigurācijas noviržu, vai abu šo faktoru ietekme un

v) paredzamās kavēšanās.

c) Attiecībā uz lidmašīnām ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;

2) lidojuma degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nosēšanās brīdim galamērķa lidlaukā;

3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;

4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju:

i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai

▼**M20**

ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, lai kompensētu galamērķa rezerves lidlauka trūkumu;

5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kuru aprēķina gaidīšanas režīma ātrumam 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos saskaņā ar aprēķināto gaisa kuģa masu, tam ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs, un kas nedrīkst būt mazāka par:

i) lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vizuālo lidojumu noteikumu (*VFR*) lidojumos naktī un instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojumos – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 45 minūtes, vai

ii) lidmašīnām ar virzuļdzinējiem *VFR* lidojumos dienā – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;

iii) turbodzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;

6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai droši nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas *ERA* lidlauka kritiskais scenārijs) dzinēja atteices vai dehermetizācijas gadījumā, atkarībā no tā, kam nepieciešams lielāks degvielas/enerģijas daudzums, pamatojoties uz pieņēmumu, ka šāda atteice notiek viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;

7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

d) Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver visus šādus elementus:

1) degvielu/enerģiju, kas vajadzīga, lai lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu;

2) ja ir vajadzīgs rezerves galamērķis, rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai veiktu aiziešanu uz otro riņķi paredzētās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un pēc tam lidotu uz norādīto rezerves galamērķi un veiktu nolaišanos un nosēšanos, un

3) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas nav mazāka par:

i) lidojumiem saskaņā ar *VFR* – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu vismaz 20 minūtes vispiemērotākajā ātrumā; vai

▼M20

ii) *IFR* lidojumiem – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu vismaz 30 minūtes gaidīšanas režīma ātrumā 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs paredzētās nosēšanās lidlauka vai ekspluatācijas vietas vai rezerves galamērķa standarta temperatūras apstākļos.

e) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojums jāturpina uz galamērķa lidlauku, kas nav sākotnēji plānotais, ir pieejamas procedūras pārplānošanai lidojuma laikā, kuras piemēro vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai un kuras atbilst c) apakšpunkta 2.–7. punkta prasībām attiecībā uz lidmašīnām un d) apakšpunkta prasībām attiecībā uz helikopteriem.

f) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu.

▼M1

NCC.OP.135 Bagāžas un kravas izvietošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

a) pasažieru salonā uzņem tikai tādu rokas bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot; un

b) visu bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai kaitējumu vai izkustoties aizšķērsot ejas un izejas, gaisa kuģī izvieto tā, lai novērstu tās kustēšanos.

NCC.OP.140 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

a) pirms pacelšanās pasažieri tiek informēti par to, kur atrodas un kā jālieto:

1) drošības jostas;

2) avārijas izejas; un

3) pasažieru drošības instruktāžas kartes;

un attiecīgā gadījumā:

4) glābšanas vestes;

5) skābekļa padeves ierīces;

6) glābšanas plosti; un

7) cits katram pasažierim individuāls avārijas aprīkojums;

un

b) avārijas situācijā lidojuma laikā pasažieriem dod norādes par tādām ārkārtas darbībām, kas var būt piemērotas konkrētajiem apstākļiem.

NCC.OP.145 Lidojuma sagatavošana

▼M9

a) Pirms lidojuma sākuma gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka kosmosa iekārtas, zemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst ekspluatācijas veidam, kādā lidojums veicams.

▼M21

b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkaimes, kā arī gatavojoties visiem *IFR* lidojumiem, veic šādas darbības:

1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un

▼**M21**

2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

NCC.OP.147 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar *DH*, kas mazāks nekā 250 pēdas,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m vai 800 m lielāka nekā instrumentālās nolaišanās darbības *RVR/VIS* minimumi, izmantojot lielāko no šīm robežvērtībām; vai

b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar *DH* vai *MDH*, kas ir 250 pēdas vai lielāks,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai

c) rezerves lidlaukā bez instrumentālās nolaišanās procedūras,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCC.OP.148 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Ekspluatants izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā ar instrumentālās nolaišanās procedūru (*IAP*):

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar *IAP*; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai

b) rezerves lidlaukā bez *IAP*:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.

▼M1

NCC.OP.150 Pacelšanās rezerves lidlauki – lidmašīnas

▼M21

a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir sliktāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.

▼M1

b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:

1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem – ne tālāk kā vienas stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar vienu dzinēju bezvēja standarta apstākļos; un

2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem – ne tālāk kā divu stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), saskaņā ar AFM noteikumiem bezvēja standarta apstākļos.

c) Lidlauku izvēlas par pacelšanās rezerves lidlauku, ja pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā izmantošanas laikā nosacījumi atbildīs attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai pārsniegs tos.

NCC.OP.151 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad:

a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC); vai

▼M20

b) paredzētās nosēšanās vieta ir norādīta kā izolēts lidlauks un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra, un

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu apakšējās robežas augstums par vismaz 300 m (1 000 pēdām) pārsniegs instrumentālās nolaišanās procedūras minimumu; un

ii) redzamība būs vismaz 5,5 km vai par 4 km pārsniegs attiecīgās procedūras minimumu.

▼M1

NCC.OP.152 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad:

a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai

▼M1

b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra;

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības;

ii) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai. ►M9 ——————— ◄

▼M9

_____

NCC.OP.153 Galamērķa lidlauki – instrumentālās nolaišanās darbības

Komandieris nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā, ja ir zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.

▼M1

NCC.OP.155 Degvielas uzpilde pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī

a) Pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, aviācijas degvielu (AVGAS) vai daudzfrakciju (viegli uzliesmojošu degvielu) veida degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu gaisa kuģim neuzpilda.

▼M20

b) Izmantojot citu veidu degvielu/enerģiju, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCC.OP.157 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem

a) Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai:

1) kad nenotiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana;

2) ja lidlauka/ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;

3) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu, un

5) ja ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) iespējas vai aprīkojums.

b) Ekspluatants novērtē riskus, kas saistīti ar degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties.

c) Ekspluatants izstrādā atbilstīgas procedūras, kas jāievēro visam iesaistītajam personālam, piemēram, apkalpes locekļiem un personālam, kas veic darbības uz zemes.

▼M20

d) Ekspluatants apmāca savus apkalpes locekļus un nodrošina, ka iesaistītais personāls, kas veic darbības uz zemes, ir pienācīgi apmācīts.

e) Ekspluatants nodrošina, ka procedūra helikoptera degvielas uzpildei, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, ir izklāstīta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Šī procedūra un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

▼M1

NCC.OP.160 Radioaustiņu izmantošana

a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta. Radioaustiņas kā galveno ierīci balss sakariem ar ATS lieto:

1) atrodoties uz zemes:

i) ja ATC atļauju izlidot saņem, izmantojot balss sakarus; un

ii) ja darbojas dzinēji;

2) lidojumā:

i) zemāk par pārejas absolūto augstumu; vai

ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;

un

3) ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu.

b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta ir tādā stāvoklī, kurā iespējams to izmantot divpusējiem radiosakariem.

NCC.OP.165 Pasažieru pārvadāšana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

a) pasažieriem ierāda sēdvietas tā, lai avārijas evakuācijas gadījumā viņi varētu palīdzēt un netraucētu gaisa kuģa evakuāciju;

b) pirms manevrēšanas, pacelšanās un nosēšanās un to laikā, kā arī apstākļos, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu drošības labad, ikviens pasažieris gaisa kuģī atrodas sēdvietā vai guļvietā un ir pareizi piesprādzējies ar drošības jostu vai ierobežotājierīci; un,

c) vairāki pasažieri drīkst sēdēt vienā sēdvietā tikai situācijās, kad īpašas gaisa kuģa sēdvietas ieņem viens pieaugušais ar vienu mazuli, kas ir pareizi piesprādzēts ar jostas papildu cilpu vai citu ierobežotājierīci.

▼M1

NCC.OP.170 Pasažieru salona un virtuves nodalījuma(-u) sagatavošana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

a) pirms gaisa kuģa manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nosēšanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem; un

b) pirms pacelšanās un nosēšanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža ir pareizi nostiprināta.

NCC.OP.175 Smēķēšana gaisa kuģī

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj smēķēt:

a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;

b) degvielas uzpildes laikā;

c) kamēr gaisa kuģis atrodas uz lidlauka, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir noteicis procedūras, lai mazinātu riskus ekspluatācijas uz zemes laikā;

d) ārpus norādītām smēķēšanas zonām, ejā(-ās) un tualetē(-ēs);

e) kravas nodalījumos un/vai citos nodalījumos, kur ved kravu, kas nav ugunsdrošā konteinerā vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un

f) tajos pasažieru salonu nodalījumos, kur tiek padots skābeklis.

NCC.OP.180 Meteoroloģiskie apstākļi

▼M21

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *VFR* lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbildīs piemērojamajiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

▼M1

c) Ja lidojums ietver VFR un IFR segmentus, a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija piemērojama, ciktāl tas ir būtiski.

NCC.OP.185 Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, uz zemes veicot gaisa kuģa atledošanas un pretapledošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.

▼M1

b) Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas ir atļauts saskaņā ar a) apakšpunktā minētajām procedūrām un atbilst AFM noteikumiem.

NCC.OP.190 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojumā

a) Ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos.

b) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai ar nodomu ielido gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un aprīkots, lai to varētu šādos apstākļos ekspluatēt, ka minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā.

c) Ja apledojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai gaisa kuģis ir sertificēts, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledojuma apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo ATC par ārkārtas situāciju.

▼M21

NCC.OP.195 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M1

NCC.OP.200 Situāciju modelēšana lidojumā

a) Pārvadājot pasažierus vai kravu, gaisa kuģa kapteinis nedrīkst modelēt:

1) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras; vai

2) lidojumu instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC).

▼M14

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – ja mācību lidojumus veic Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā minēta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģī ir studentpiloti.

▼M20

NCC.OP.205 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā

a) Ekspluatants izstrādā procedūru, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.

▼M20

b) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.

c) Gaisa kuģa kapteinis ar ziņojumu "MINIMUM FUEL" informē gaisa satiksmes vadības (*ATC*) dienestu par "minimāla degvielas/enerģijas daudzuma" stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:

1) ir apņēmies nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un

2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.

d) Gaisa kuģa kapteinis, apraidot ziņojumu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", paziņo par "degvielas/enerģijas avārijas situāciju", ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

▼M1

NCC.OP.210 Papildu skābekļa izmantošana

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai viņš/viņa un gaisa kuģa apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

NCC.OP.215 Bīstamas tuvošanās zemei noteikšana

Ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei, signalizē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kam ir uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai nodrošinātu drošus lidojuma apstākļus.

▼M9

NCC.OP.220 Sadursmju novēršanas bortsistēma (*ACAS*)

Kad *ACAS* ir uzstādīta un darbspējīga, ekspluatants ievieš ekspluatācijas procedūras un apmācības programmas, lai lidojuma apkalpe būtu pienācīgi apmācīta izvairīties no sadursmēm un kompetenta izmantot *ACAS II* ierīces.

▼M21

NCC.OP.225 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietverto informāciju par veiktspēju; un

▼M21

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju; un

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M16

NCC.OP.226 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.

▼M21

NCC.OP.230 Nolaišanās sākums un turpinājums

a) Ja paziņotā redzamība (VIS) vai noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:

1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

b) Ja paziņotā *RVR* ir mazāka nekā 550 m un noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteriem neturpina:

1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic *DA/H* vai *MDA/H* līmenī vai pirms tā.

d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc *DA/H* vai *MDA/H*, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.

e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja *RVR* nav paziņota un paziņotā *VIS* ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (*CMV*) ir vienāda ar piemērojamo minimumu vai lielāka par to, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*.

f) Neatkarīgi no a) un b) apakšpunkta, ja nav paredzēts nosēsties, instrumentālo nolaišanos drīkst turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*. Aiziešanu uz otro riņķi veic *DA/H* vai *MDA/H* līmenī vai pirms tā.

▼M21

NCC.OP.235 *EFVS* 200 darbības

a) Ekspluatants, kas plāno veikt *EFVS* 200 darbības ar ekspluatācijas kredītiem un bez speciāla apstiprinājuma, nodrošina, ka:

1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;

2) tiek izmantoti tikai *EFVS* darbībām piemēroti skrejceļi, *FATO* un *IAP*;

3) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto ekspluatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;

4) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras;

5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;

7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji ekspluatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un

8) lidlauka ekspluatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.

b) Ekspluatants neveic *EFVS* 200 darbības, veicot *LVO*.

c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta ekspluatants *EFVS* 200 darbību veikšanai var izmantot *EVS*, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.

▼M1

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢU VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

NCC.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi

a) Jebkurā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa noslogojums, masa un smaguma centra (CG) pozīcija atbilst visiem ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.

b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, kas norāda ekspluatācijas ierobežojumus, kuru vizuāla attēlošana paredzēta AFM.

▼M1

NCC.POL.105 Masa un līdzsvars, noslogojums

a) Ekspluatants pirms gaisa kuģa sākotnējās nodošanas ekspluatācijā nosaka katra gaisa kuģa masu un CG, gaisa kuģi faktiski nosverot. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Ja modifikāciju ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.

b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai jebkura apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

c) Ekspluatants, faktiski sverot vai izmantojot standartmasu, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, arī visas apkalpes bagāžas svaru, kas ietilpst gaisa kuģa sausajā ekspluatācijas masā. Nosaka to atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa CG. Ja izmanto standartmasu, sausās ekspluatācijas masas noteikšanai jālieto šādas svara vērtības, kas attiecas uz apkalpes locekļiem:

1) 85 kg, ieskaitot rokas bagāžu, – lidojumu apkalpes locekļiem/tehniskās apkalpes locekļiem; un

2) 75 kg – salona apkalpes locekļiem.

d) Ekspluatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var noteikt derīgās kravas masu, arī visa balasta masu:

1) faktiski sverot;

2) derīgās kravas masu nosakot atbilstīgi pasažieru un bagāžas standartmasai; vai

3) pasažieru svaru aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteikta apgalvojuma un šim svaram pievienojot iepriekš noteiktu rokas bagāžas un apģērba svaru, ja gaisa kuģī pieejamo pasažieru sēdvietu skaits ir:

i) lidmašīnām – mazāk par desmit; vai

ii) helikopteriem – mazāk par sešām.

e) Ja izmanto standartmasu, jāizmanto šādas masas vērtības:

1) pasažieriem – 1. un 2. tabulā norādītās vērtības, ja iekļauta rokas bagāža un pieaugušā nesta mazuļa svars vienā pasažieru sēdvietā:

1. tabula

Pasažieru standartmasa – gaisa kuģis, kurā kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir vismaz 20

Pasažieru sēdvietas	20 un vairāk		30 un vairāk
	Vīrietis	Sieviete	Visi pieaugušie
Pieaugušie	88 kg	70 kg	84 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

▼M1

2. tabula

Pasažieru standartmasa – gaisa kuģis, kurā kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir ne vairāk par 19

Pasažieru sēdvietas	1–5	6–9	10–19
Vīrietis	104 kg	96 kg	92 kg
Sieviete	86 kg	78 kg	74 kg
Bērni	35 kg	35 kg	35 kg

2) bagāžai:

i) lidmašīnām, ja kopējais pasažieru sēdvietu skaits lidmašīnā ir vismaz 20, reģistrētās bagāžas standartmasa norādīta 3. tabulā:

3. tabula

Bagāžas standartmasa – lidmašīnas, kurās kopējais pasažieru sēdvietu skaits ir vismaz 20

Lidojuma tips	Bagāžas standartmasa
Iekšzemes	11 kg
Eiropas robežās	13 kg
Starpkontinentāls	15 kg
Visi citi	13 kg

ii) helikopteriem, ja kopējais pasažieru sēdvietu skaits helikopterā ir vismaz 20, reģistrētās bagāžas standartmasas vērtība ir 13 kg.

f) Gaisa kuģiem ne vairāk kā ar 19 pasažieru sēdvietām reģistrētās bagāžas faktisko masu nosaka:

1) sverot; vai

2) aprēķinot pēc katra pasažiera vai pasažiera vārdā izteikta apgalvojuma. Ja tas nav praktiski iespējams, izmanto minimālo standartmasas vērtību 13 kg.

g) Ekspluatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var noteikt degvielas kravas masu pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.

h) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un

2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.

i) Ekspluatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var nodrošināt atbilstību tādiem konstrukcijas papildierobežojumiem kā grīdu izturības ierobežojumi, maksimālā noslodze uz tekošo metru, maksimālā masa katrā kravas nodalījumā un maksimālā sēdvietu skaita ierobežojums.

▼M1

j) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants precizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz i) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

NCC.POL.110 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

a) Ekspluatants pirms katra lidojuma nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentāciju, kurā precizē kravas un tās izvietojuma nosacījumus tā, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:

1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;

2) attiecīgā gadījumā – lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums;

3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;

4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;

5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais CG;

▼M20

6) degvielas/enerģijas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas/enerģijas masa;

7) to patērējamo krājumu masa, kas nav degviela/enerģija (vajadzības gadījumā);

8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;

9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas/enerģijas;

▼M1

10) piemērojamie gaisa kuģa CG izvietojumi;

11) masas un CG robežvērtības.

b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentāciju sagatavo datorizētā masas un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.

c) Ja kravas iekraušanu gaisa kuģī neuzrauga gaisa kuģa kapteinis, tad persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti gaisa kuģa kapteiņa iesniegtajā masas un līdzsvara dokumentācijā. Gaisa kuģa kapteinis norāda savu apstiprinājumu ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.

d) Ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīdī izdarītām kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:

1) jebkuras izmaiņas, kas izdarītas pēdējā brīdī pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas, ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kuri attiecas uz masu un līdzsvaru;

2) ir precizētas maksimālās pēdējā brīdī pieļaujamās pasažieru skaita vai iekrāvuma masas izmaiņas; un

3) ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, tiek sagatavota jauna masas un līdzsvara dokumentācija.

NCC.POL.111 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – atvieglojumi

Neatkarīgi no NCC.POL.110. punkta a) apakšpunkta 5. punkta masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt CG atrašanās vietu, ja kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātai līdzsvara tabulai vai ja var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru.

▼M1

NCC.POL.115 Veiktspēja – vispārējas prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem gaisa satiksmes noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

NCC.POL.120 Pacelšanās masas ierobežojumi – lidmašīnas

Ekspluatants nodrošina, ka:

a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:

1) veicot pacelšanos, kā noteikts NCC.POL.125. punktā;

2) lidojuma laikā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), kā noteikts NCC.POL.130. punktā; un

3) veicot nosēšanos, kā noteikts NCC.POL.135. punktā,

ņemot vērā paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas;

b) masa pacelšanās sākumā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstumam virs jūras līmeņa un - ja tos izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai - citus vietējos atmosfēras apstākļus; un

c) paredzētā masa paredzētajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst minēto lidlauku vai ekspluatācijas vietu augstumam virs jūras līmeņa un - ja tos izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai - citus vietējos atmosfēras apstākļus.

NCC.POL.125 Pacelšanās – lidmašīnas

a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

1) aprēķinātā pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances;

2) aprēķinātā ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka par pieejamo ieskrējiena distanci;

3) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V1 vienotu vērtību, kur V1 ir norādīts AFM; un

4) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

▼M4

b) Ciktāl tas neattiecas uz lidmašīnu, kas aprīkota ar turbopropelleru dzinējiem un kuras maksimālā pacelšanās masa ir ne vairāk kā 5 700 kg, dzinēja atteices gadījumā pacelšanās laikā gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidmašīna spēj:

1) pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances vai pieejamā skrejceļa garuma robežās; vai

▼M4

2) turpināt pacelšanos un izvairīties no visiem šķēršļiem lidojuma trajektorijā ar pienācīgu rezervi, līdz lidmašīna atrodas stāvoklī, kas atbilst NCC.POL.130. punktam.

▼M1

NCC.POL.130 Viena dzinēja atteice – lidojuma laikā – lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka tad, ja kādā maršruta punktā rodas dzinēja atteice, vairākdzinēju lidmašīna spēj turpināt lidojumu uz piemērotu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, nevienā brīdī nelidojot zemāk par minimālo šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu.

NCC.POL.135 Nosēšanās – lidmašīnas

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pēc visu šķēršļu pārlidošanas ar drošu augstuma rezervi nolaišanās trajektorijā ikvienā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā lidmašīna spēj nosēsties un apstāties vai hidroplāns spēj pieejamajā nosēšanās attālumā sasniegt apmierinoši zemu ātrumu. Uz nolaišanās un nosēšanās metožu paredzamajām variācijām pielaide attiecināma tad, ja šāda pielaide nav noteikta, plānojot veiktspējas datus.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

NCC.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:

1) lidojumu apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;

2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.A.245. punktam;

3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.A.250. punktam; vai

4) uzstāda lidmašīnā.

b) Aprīkojuma apstiprinājums nav nepieciešams šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):

1) rezerves drošinātāji;

2) pārnēsājamie lukturīši;

3) precīzie hronometri;

4) karšu turētāji;

5) pirmās palīdzības komplekti;

6) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;

7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces;

8) bērnu ierobežotājsistēmas.

▼M15

c) Instrumenti un iekārtas vai piederumi, kas nav prasītas šajā pielikumā, kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma punktiem NCC.IDE.A.245 un NCC.IDE.A.250;

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.

▼M1

d) Instrumenti un iekārtas ir gatavi lietošanai vai pieejami no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.

e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.A.105 Lidojuma obligātās iekārtas

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta obligāto iekārtu sarakstu (MEL);

▼M15

b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu; vai

▼M1

c) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCC.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

NCC.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnām ir:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;

b) navigācijas/pozīcijas gaismas;

c) nosēšanās gaisma;

d) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

e) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;

f) pārnēsājams lukturītis katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un

g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

NCC.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītās iekārtas

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un rāda:

1) magnētisko kursu;

▼M1

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) slīdēšanu; un

6) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.

b) Lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar vizuālajiem meteoroloģiskajiem apstākļiem (VMC) virs ūdens un vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar VMC naktī, vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:

1) ierīcēm, kas mēra un rāda:

i) pagriezienus un slīdēšanu;

ii) telpisko stāvokli;

iii) vertikālo ātrumu; un

iv) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un

3) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma norādīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

c) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, lidmašīnai jābūt aprīkotai ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M1

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) attiecīgi slīdēšanu vai pagriezienus un slīdēšanu;

4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);

5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā);

6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā); un

7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā).

NCC.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

a) ierīcēm, kas mēra un rāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) pagriezienus un slīdēšanu;

▼M1

7) telpisko stāvokli;

8) stabilizētu kursu;

9) ārējā gaisa temperatūru; un

10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M1

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) pagriezienus un slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli;

6) stabilizētu kursu; un

7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā);

d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā un c) apakšpunkta 2. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;

e) rezerves statiskā spiediena avotam;

f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;

g) otrai neatkarīgai ierīcei, kas mēra un rāda augstumu; un

▼M15

h) avārijas barošanas avots, kas ir neatkarīgs no galvenās elektroenerģijas ražošanas sistēmas, ar ko vismaz 30 minūtes darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu. Avārijas elektroenerģijas padeve automātiski ir spēkā pēc galvenās elektroenerģijas ražošanas sistēmas pilnīgas atteices, un instrumentam vai instrumentu panelim norāda, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina ar avārijas elektroenerģiju.

▼M1

NCC.IDE.A.130 Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Lidmašīnās, ko saskaņā ar IFR ekspluatē viens pilots, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCC.IDE.A.135 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbodzinēju lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (MCTOM), kas ir lielāka par 5 700 kg, vai maksimālo operatīvo pasažieru sēdvietu konfigurāciju (MOPSC), kas ir lielāka par deviņām sēdvietām, jābūt aprīkotām ar TAWS, kas atbilst šādām prasībām:

a) A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam lidojumderīguma sertifikāts (CofA) pirmo reizi izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai

b) B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam CofA pirmo reizi izdots ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī.

▼M1

NCC.IDE.A.140 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav paredzēts citādi, turbodzinēju lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, jāaprīko ar ACAS II.

NCC.IDE.A.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai IMC apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

a) hermetizētās lidmašīnās;

b) nehermetizētās lidmašīnās ar MCTOM, kas lielāka par 5 700 kg; un

c) nehermetizētās lidmašīnās ar MOPSC, kas lielāka par deviņām vietām.

NCC.IDE.A.150 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

a) Lidmašīnas, ko ekspluatē iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos naktī, jāaprīko ar ierīci, kas izgaismo vai konstatē ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojuma apkalpei pildīt pienākumus.

NCC.IDE.A.155 Lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCC.IDE.A.160 Pilotu kabīnes sarunu reģistrators

a) Ar pilotu kabīnes sarunu reģistratoru (CVR) aprīko:

1) lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un

2) lidmašīnas ar MCTOM, kas lielāka par 2 250 kg:

i) kas sertificētas ekspluatācijai ar apkalpi, kurā ir vismaz divi piloti;

ii) kurās uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāki turbopropelleru dzinēji; un

iii) kam pirmais tipa sertifikāts izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.

▼M8

b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

▼M18

1) pēdējās 25 stundās — lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai

▼M8

2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.

▼M1

c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:

1) no lidojumu apkalpes kabīnes pārraidītos vai tajā uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikrofona un maskas mikrofona; un

4) balss vai skaņas signālus, ar ko identificē radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību ar savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu piedziņu.

e) Papildus d) apakšpunktam atkarā no elektroenerģijas piegādes CVR iespējami drīz sāk ierakstīšanu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.

▼M8

f) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

NCC.IDE.A.165 Lidojuma parametru reģistrators

a) Lidmašīnām, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.

b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz par 25 iepriekšējām stundām.

c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.

d) FDR automātiski sāk datu ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

NCC.IDE.A.170 Datu pārraides reģistrators

a) Lidmašīnās, kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistratorā reģistrē:

1) ATS un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem ar datu pārraides sakariem saistītajiem ierakstiem, ko glabā ārpus lidmašīnas; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi un metodi ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.

c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tikpat ilgu laiku, cik NCC.IDE.A.160. punktā noteikts CVR ierīcēm.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar NCC.IDE.A.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR darbības sākšanas un beigšanas loģikai.

NCC.IDE.A.175 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt ar:

a) vienu kopīgu lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoru, ja lidmašīnā jābūt CVR vai FDR; vai

b) diviem kopīgiem lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoriem, ja lidmašīnā jābūt CVR un FDR.

▼M1

NCC.IDE.A.180 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) sēdekli vai guļvietu katrai personai gaisa kuģī, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;

2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai;

3) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katrai personai gaisa kuģī, kas ir jaunāka par 24 mēnešiem;

4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeņa augšdaļu ātruma straujas samazināšanās gadījumā:

i) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim un katrā sēdvietā blakus pilota sēdeklim; un

ii) katram novērotāja sēdeklim lidojumu apkalpes kabīnē;

un

5) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, lidmašīnās, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 1980. gada 31. decembra.

▼M15

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

1) ir atsprādzējama vienā punktā;

2) sēdekļos, kas paredzēti minimāli vajadzīgajam salona apkalpes locekļu skaitam, divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi;

3) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem un visiem sēdekļiem, kas atrodas blakus pilota sēdeklim, jāatbilst vienam no šiem:

i) divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi;

ii) diagonāla plecu siksna un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi, šādās lidmašīnās:

A) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk un kuras atbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā;

B) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk un kuras neatbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā, un kurām individuālā *CofA* pirmoreiz izdota pirms 2016. gada 25. augusta.

▼M1

NCC.IDE.A.185 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Lidmašīnās, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

▼M1

NCC.IDE.A.190 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās ir pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula

Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits

Uzstādīto pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vai vairāk	6

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir ērti pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

NCC.IDE.A.195 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, kas var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) visus apkalpes locekļus un:

i) 100 % pasažieru visu laiku, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 15 000 pēdu, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtes padeves;

ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kad hermetizācijas zuduma un lidojuma nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un

iii) vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;

2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai ja lidmašīnu ekspluatē zemāk par šo augstumu, bet apstākļos, kas neļauj četru minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.

c) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē lidojuma augstumā virs 25 000 pēdām, papildus jābūt arī:

1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un

2) ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

▼M1

NCC.IDE.A.200 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, kas var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 13 000 pēdu.

NCC.IDE.A.205 Pārnēsājamie ugunsdzēsības aparāti

a) Lidmašīnās jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:

1) lidojumu apkalpes kabīnē; un

2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes kabīnes, izņemot gadījumus, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam ugunsdzēsības aparātos jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var rasties nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCC.IDE.A.206 Avārijas cirvji un laužņi

a) Lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, lidojumu apkalpes kabīnē novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai lauzni.

b) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 200 vietām, tālākajā aizmugurējā virtuves zonā vai tās tuvumā novieto papildu avārijas cirvi vai lauzni.

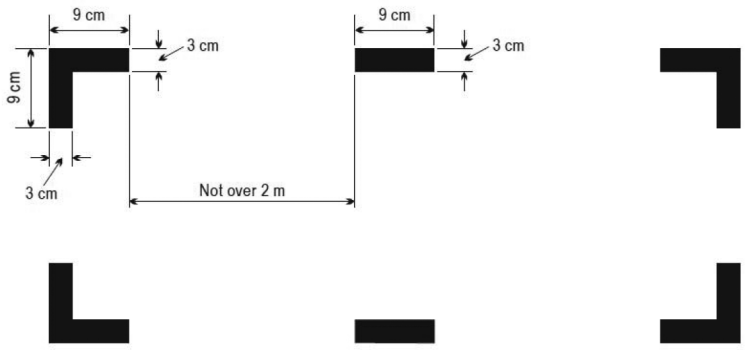
c) Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodalījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

NCC.IDE.A.210 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē atbilstīgi norādēm 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



▼M1

NCC.IDE.A.215 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

▼M8

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) jebkura tipa *ELT* vai Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošu gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzekli, ja *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;

2) automātisku *ELT* vai Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošu gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzekli, ja *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija.

▼M1

b) Visu veidu ELT jāspēj vienlaikus pārraidīt signāli 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.A.220 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam, kas atrodas turpmāk norādītajās lidmašīnās, ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta:

1) sauszemes lidmašīnās, kuras ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai kuru pacelšanās vai nosēšanās notiek lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc pilota ieskatiem, pacelšanās vai nosēšanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka varētu būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens; un

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:

1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tās izmēram, svaram un manevrējamībai; un

2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādos apstākļos, kad attālums no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, lidmašīnas kapteinis izvērtē risku, kādu lidmašīnā esošo personu izdzīvošanai radītu piespiedu nosēšanās uz ūdens, un uz šā izvērtējuma pamata nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:

1) ierīces avārijas signālu došanai;

2) pietiekams skaits (lai pietiktu visām personām gaisa kuģī) glābšanas plostu, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

▼M1

NCC.IDE.A.230 Izdzīvošanas aprīkojums

a) Lidmašīnās, ar kurām lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:

1) signālierīcēm avārijas signālu došanai;

2) vismaz vienam glābšanas ELT(S); un

3) izdzīvošanas papildaprīkojumam, kas paredzēts lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu gaisa kuģī.

b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:

1) neattālinās no apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, vairāk kā attālumā, kas atbilst:

i) 120 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (OEI) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai

ii) 30 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām;

vai

2) neattālinās vairāk kā attālumā, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā, no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, – lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

NCC.IDE.A.240 Radioaustiņas

a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes nodalījumā norādītajā darba vietā, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta.

b) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, katram attiecīgajam lidojumu apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pults ir pārraides poga.

NCC.IDE.A.245 Radiosakaru iekārta

a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru standarta radiopārraides apstākļos iespējams:

1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;

2) jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju;

3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un

4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas atteice neizraisītu nevienas citas iekārtas atteici.

▼M1

NCC.IDE.A.250 Navigācijas iekārtas

a) Lidmašīnās jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj veikt lidojumu saskaņā ar:

1) ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā); un

2) piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem.

b) Lidmašīnu navigācijas iekārtām jābūt konstruētām tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces ļautu veikt drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu veikt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Lidmašīnās, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta IMC, jābūt piemērotai iekārtai, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura var veikt nosēšanos, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj īstenot šādu vadību katrā lidlaukā, kur nosēšanās paredzēta IMC, kā arī visos paredzētajos rezerves lidlaukos.

▼M9

d) *PBN* ekspluatācijā gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M1

NCC.IDE.A.255 Transponders

Lidmašīnās uzstāda sekundārā novērošanas radara (SSR) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas SSR transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

▼M9

NCC.IDE.A.260 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼M1

2. SADAĻA

Helikopteri

NCC.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:

1) lidojuma apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;

▼M1

2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.H.245. punktam;

3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību NCC.IDE.H.250. punktam; vai

4) uzstāda helikopterā.

b) Aprīkojuma apstiprinājums nav nepieciešams šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):

1) pārnēsājamais lukturītis;

2) precīzs hronometrs;

3) karšu turētājs;

4) pirmās palīdzības komplekts;

5) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;

6) jūras enkurs un pietauvošanās ierīces; un

7) bērnu ierobežotājierīce.

▼M15

c) Instrumenti un iekārtas vai piederumi, kas nav prasītas šajā pielikumā, kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma punktiem NCC.IDE.H.245 un NCC.IDE.H.250;

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.

▼M1

d) Instrumenti un iekārtas ir gatavi lietošanai vai pieejami no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.

e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCC.IDE.H.105 Lidojuma obligātās iekārtas

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta obligāto iekārtu sarakstu (MEL);

▼M15

b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē helikopteru saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu; vai

▼M1

c) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

▼M1

NCC.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos helikopteriem ir:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;

b) navigācijas/pozīcijas gaismas;

c) nosēšanās gaisma;

d) apgaismojums, ko ar enerģiju apgādā no helikoptera elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai helikoptera ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

e) apgaismojumam, ko ar enerģiju apgādā no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;

f) pārnēsājams lukturītis katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā; un

g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

NCC.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteros, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt ierīcēm, kas mēra un rāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu; un

5) slīdēšanu.

b) Helikopteram, ko ekspluatē saskaņā ar VMC virs ūdens un vietās, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar VMC naktī, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotam arī ar:

1) ierīcēm, kas mēra un rāda:

i) telpisko stāvokli;

ii) vertikālo ātrumu; un

iii) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un

3) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

c) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M1

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) slīdēšanu;

4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);

5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā); un

6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā).

NCC.IDE.H.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

a) ierīcēm, kas mēra un rāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) slīdēšanu;

7) telpisko stāvokli;

8) stabilizētu kursu; un

9) ārējā gaisa temperatūru;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, - ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M1

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli; un

6) stabilizētu kursu;

d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā un c) apakšpunkta 2. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;

e) rezerves statiskā spiediena avotam;

f) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī; un

g) papildu rezerves instrumentam, kas mēra un rāda telpisko stāvokli.

▼M1

NCC.IDE.H.130 Papildu iekārtas vienpilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR ar vienu pilotu, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCC.IDE.H.145 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā

Helikopteros, kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām un kurus ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

NCC.IDE.H.150 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

a) Helikopteros, ko ekspluatē iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

NCC.IDE.H.155 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCC.IDE.H.160 Pilotu kabīnes sarunu reģistrators

a) Helikopterus, kuru MCTOM ir lielāka par 7 000 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, aprīko ar pilotu kabīnes sarunu reģistratoru (CVR).

b) CVR spēj uzglabāt datus, kas ierakstīti vismaz divu iepriekšējo stundu laikā.

c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:

1) no lidojumu apkalpes kabīnes pārraidītos vai tajā uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi kabīnē, tostarp bez pārtraukuma audiosignālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona; un

4) balss vai skaņas signālus, ar ko identificē radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Papildus d) apakšpunktā noteiktajam atkarībā no elektroenerģijas piegādes CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.

▼M8

f) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

NCC.IDE.H.165 Lidojuma parametru reģistrators

a) Helikopteriem, kuru MCTOM pārsniedz 3 175 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotiem ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.

b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēja jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus vismaz par 10 iepriekšējām stundām.

c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.

d) FDR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

NCC.IDE.H.170 Datu pārraides reģistrators

a) Helikopteros, kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jābūt CVR, vajadzības gadījumā reģistratorā reģistrē:

1) ATS un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem ar datu pārraides sakariem saistītajiem ierakstiem, ko glabā ārpus helikoptera; un

▼M1

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku un prioritāti, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi un metodi ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.

c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tik ilgu laiku, kāds NCC.IDE.H.160. punktā noteikts CVR ierīcēm.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M1

e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar NCC.IDE.H.160. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR darbības sākšanas un beigšanas loģikai.

NCC.IDE.H.175 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes sarunu kombinētais reģistrators

Lai izpildītu prasības attiecībā uz CVR un FDR, var izmantot vienu lidojuma parametru un pilotu kabīnes sarunu kombinēto reģistratoru.

NCC.IDE.H.180 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Helikopteros uzstāda:

1) sēdekli vai guļvietu katrai personai gaisa kuģī, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;

2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai;

3) helikopteros, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;

4) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katrai personai gaisa kuģī, kas ir jaunāka par 24 mēnešiem;

5) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā; un

6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, helikopteriem, kam CofA pirmo reizi izdots pēc 1980. gada 31. decembra.

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

1) ir atsprādzējama vienā punktā; un

2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

▼M1

NCC.IDE.H.185 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Helikopteros, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

NCC.IDE.H.190 Pirmās palīdzības komplekts

a) Helikopteros ir vismaz viens pirmās palīdzības komplekts.

b) Pirmās palīdzības komplekts:

1) ir viegli pieejams lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināts.

NCC.IDE.H.200 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā lidojuma augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotiem ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) visus apkalpes locekļus un vismaz 10 % pasažieru uz laiku, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

2) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir lielāks par 13 000 pēdām.

NCC.IDE.H.205 Pārnēsājamie ugunsdzēsības aparāti

a) Helikopteros ir vismaz viens pārnēsājamais ugunsdzēsības aparāts, kam jāatrodas:

1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un

2) katrā pasažieru salonā, kas ir atdalīts no lidojumu apkalpes nodalījuma un kas nav viegli pieejams lidojumu apkalpei.

b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam ugunsdzēsības aparātos jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var rasties nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

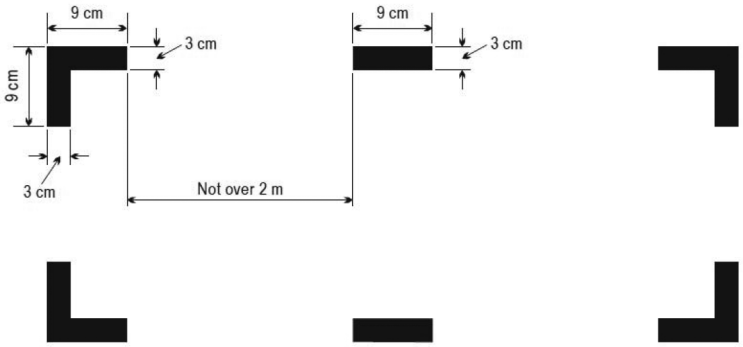
NCC.IDE.H.210 Uzlaušanas vietu marķēšana

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

▼M1

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķēšana



NCC.IDE.H.215 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

a) Helikopterus aprīko vismaz ar vienu automātisku ELT.

▼M9

_____

▼M1

c) Visu tipu ELT spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCC.IDE.H.225 Glābšanas vestes

a) Katram cilvēkam helikopterā ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kuru uzvelk vai glabā vietā, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta, ja:

1) veic lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;

2) veic lidojumu virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

▼M9

NCC.IDE.H.226 Apkalpes locekļu aizsargtērps

Katram apkalpes loceklim mugurā ir aizsargtērps, ja kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtēšanas, kurā ņemti vērā šādi apstākļi:

a) lidojumu veic virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj noturēties horizontālā lidojumā; un

b) komandierim/kapteinim pieejamās laika ziņas vai prognozes vēstī, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par + 10 °C.

▼M1

NCC.IDE.H.227 Glābšanas plosti, glābšanas ELT un glābšanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens

Helikopteros, ko ekspluatē:

a) veicot lidojumu virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas atbilst vairāk nekā trīs minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad svarīgākā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma,

jābūt šādam aprīkojumam:

1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;

2) vismaz diviem glābšanas plostiem, kuros kopā iespējams izvietot visus cilvēkus, ko var pārvadāt helikopterā, un kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus helikopterā esošos cilvēkus, ja viens no plostiem nav izmantojams, un kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;

3) vismaz vienam glābšanas ELT (ELT(S)) katram glābšanas plostam; un

4) dzīvības glābšanas aprīkojumam, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCC.IDE.H.230 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ko ekspluatē virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt:

a) signālierīcēm avārijas signālu došanai;

b) vismaz vienam glābšanas ELT (ELT(S)); un

c) izdzīvošanas papildaprīkojumam, kas paredzēts lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu gaisa kuģī.

▼M9

_____

▼M1

NCC.IDE.H.232 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un

b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu došanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

▼M15

NCC.IDE.H.235 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Lai helikopterus ekspluatētu lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūtes ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, to konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgo sertifikācijas specifikāciju, vai tiem jābūt aprīkotiem ar avārijas peldierīcēm.

▼M1

NCC.IDE.H.240 Radioaustiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram attiecīgajam pilotam un/vai apkalpes loceklim savā darba vietā helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pults.

NCC.IDE.H.245 Radiosakaru iekārta

a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:

1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;

2) saņemt meteoroloģisko informāciju;

3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un

4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas atteice neizraisītu kādas citas iekārtas atteici.

c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCC.IDE.H.155. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteriem jābūt aprīkotiem ar pārraides pogu uz lidojuma vadības pults katra attiecīgā pilota un apkalpes locekļa darba vietā.

NCC.IDE.H.250 Navigācijas iekārtas

a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas ļauj veikt lidojumu saskaņā ar:

1) ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā); un

2) piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem.

b) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā pārējās ierīces ļautu īstenot drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu veikt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Helikopteros, ko ekspluatē lidojumos, kad nosēšanās paredzēta IMC, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj īstenot šādu vadību katrā lidlaukā, kur nosēšanās paredzēta IMC, kā arī visos paredzētajos rezerves lidlaukos.

▼M9

d) Ja vajadzīga *PBN*, gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M1

NCC.IDE.H.255 Transponders

Helikopteros uzstāda sekundārā novērošanas radara (SSR) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas SSR transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

▼M9

NCC.IDE.H.260 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼M1

VII PIELIKUMS

NEKOMERCIĀLIE GAISA PĀRVADĀJUMI AR GAISA KUĢIEM, KAS NAV KOMPLEKSI GAISA KUĢI AR DZINĒJU

[PART-NCO]

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

NCO.GEN.100 Kompetentā iestāde

a) Kompetentā iestāde ir iestāde, ko izraudzījusies dalībvalsts, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts.

▼M15

b) Ja gaisa kuģis ir reģistrēts trešā valstī, kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta, kur tas reģistrēts, vai kura ir ekspluatanta dzīvesvietas valsts.

▼M1

NCO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

▼M14

———————

▼M4

NCO.GEN.103. Ievadlidojumi

▼M9

Ievadlidojumi, kas minēti šās regulas 6. panta 4.a punkta c) apakšpunktā, ja tos veic saskaņā ar šo pielikumu:

▼M14

a) sākas un beidzas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā;

▼M9

b) tiek ekspluatēti saskaņā ar *VFR* pa dienu;

c) tos pārrauga īpaši norīkota persona, kas atbild par to drošību; un

d) tie atbilst visiem citiem kompetentās iestādes izvirzītajiem nosacījumiem.

▼M15

NCO.GEN.104 Gaisa kuģa izmantošana, ko *AOC* iekļāvis *NCO* ekspluatants

a) *NCO* ekspluatants var izmantot gaisa kuģus, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, kas norādīti ekspluatanta *AOC*, lai veiktu nekomerciālu ekspluatāciju saskaņā ar šo pielikumu.

b) *NCO* ekspluatants, kas izmanto gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunktu, izstrādā procedūru:

1) skaidri apraksta, kā gaisa kuģa ekspluatācijas kontrole tiek nodota starp *AOC* turētāju un *NCO* ekspluatantu, kā minēts III pielikuma ORO.GEN.310. punktā;

▼**M15**

2) apraksta gaisa kuģa nodošanas procedūru pēc tā atgriešanas *AOC* turētājam.

Šo procedūru iekļauj līgumā, kas noslēgts starp *AOC* turētāju un *NCO* ekspluatantu.

NCO ekspluatants nodrošina, ka par procedūru tiek paziņots attiecīgajam personālam;

c) saskaņā ar a) apakšpunktu izmantoto gaisa kuģa pastāvīgo lidojumderīgumu pārvalda organizācija, kas atbild par *AOC* ietvertā gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.

d) *NCO* ekspluatants, kas izmanto gaisa kuģi saskaņā ar a) apakšpunktu, nodrošina:

1) katrs lidojums, ko veic saskaņā ar tā operatīvo kontroli, ir reģistrēts gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā;

2) gaisa kuģu sistēmās vai konfigurācijā netiek veiktas izmaiņas;

3) par jebkuru defektu vai tehnisku kļūmi, kas rodas, kad gaisa kuģis atrodas tā darbības kontrolē, tūlīt pēc lidojuma ziņo c) apakšpunktā minētajai organizācijai;

4) *AOC* turētājs saņem visu ar gaisa kuģi veikto lidojumu ziņojumu kopijas, kas aizpildīti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014 un Regulu (ES) 2015/1018.

▼**M1**

NCO.GEN.105 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

1) gaisa kuģa un visu apkalpes locekļu, pasažieru un gaisa kuģī iekrautas kravas drošību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.c punktā;

2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, beigšanu vai maršruta mainīšanu, ievērojot drošības intereses;

3) to, lai tiktu ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti, kas norādīti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.b punktā;

4) lidojuma sākšanu tikai tad, kad viņš/viņa ir pārliecinājies(-usies), ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:

i) gaisa kuģis ir lidojumderīgs;

ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;

▼**M14**

iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai attiecīgā gadījumā ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts NCO.IDE.A.105. vai NCO.IDE.H.105. punktā, atļauta ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas;

▼**M11**

iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

▼**M1**

v) visas iekārtas, bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta, un ārkārtas evakuācija ir iespējama; ►**M9** ——————— ◄

vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi; ►**M9** un ◄

▼**M9**

vii) *PBN* vajadzīgās navigācijas datubāzes ir piemērotas un atjauninātas;

▼**M1**

5) lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš/viņa nespēj pildīt savus pienākumus;

6) lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņai/viņam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;

7) lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas attiecīgi minēta pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*); un

8) lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojuma žurnālā pēc lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem.

b) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidojuma kritisko fāžu laikā vai ikreiz, kad drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, visi apkalpes locekļi sēž sev norādītajā darba vietā un veic vienīgi tādas darbības, kas nepieciešamas gaisa kuģa drošai ekspluatācijai.

c) Gaisa kuģa kapteinim ir tiesības atteikties pārvadāt vai izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu bagāžu vai kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.

d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienesta (*ATS*) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.

e) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

▼M1

f) Lidojuma laikā gaisa kuģa kapteinis:

▼M11

1) atrodoties savā darba vietā, ir piesprādzējies; un

▼M1

2) visu laiku atrodas pie gaisa kuģa vadības ierīcēm, izņemot gadījumā, ja pie vadības ierīcēm atrodas otrs pilots.

g) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.

h) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar ātrākajiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

▼M11

_____

▼M1

NCO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro visi to valstu tiesību akti, noteikumi un procedūras, kurās veic ekspluatāciju.

b) Gaisa kuģa kapteinim jāzina tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas attiecas uz viņa/viņas pienākumu izpildi un ir piemērojamas šķērsojamām teritorijām, izmantojamiem lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām un saistītajām aeronavigācijas ierīcēm, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 1.a punktā.

NCO.GEN.115 Lidmašīnu manevrēšana

Lidmašīnu lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm ir:

a) pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai

b) saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:

1) apmācīta veikt lidmašīnas manevrēšanu;

2) apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;

3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (*ATC*) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un

4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

NCO.GEN.120 Helikopteru rotora iedarbināšana

Helikoptera rotoru nolūkā veikt lidojumu drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

▼M14

NCO.GEN.125 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Gaisa kuģa kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj lietot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*), ieskaitot elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīci (*EFB*), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veiktspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

▼M1

NCO.GEN.130 Informācija par līdzi vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu

Izņemot gaisa kuģus, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā/ekspluatācijas vietā, ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par gaisa kuģī līdzi vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (*RCC*).

NCO.GEN.135 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

a) Ja vien nav norādīts citādi, katrā lidojumā gaisa kuģī jāpārvadā šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināli vai kopijas:

1) *AFM* vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);

2) reģistrācijas apliecības oriģināls;

3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;

4) trokšņa līmeņa sertifikāts, ja vajadzīgs;

5) īpašo apstiprinājumu saraksts, ja vajadzīgs;

6) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence, ja vajadzīga;

7) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);

8) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;

9) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu, ja vajadzīgs;

10) plānotā lidojuma maršruta ►M4 apgabala ◄ un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;

11) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;

12) *MEL* vai *CDL*, ja vajadzīgs; un

13) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos:

1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā/ekspluatācijas vietā; vai

2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā,

dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 2. punkta līdz a) apakšpunkta 8. punktam, var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

▼M14

_____

▼M1

d) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

▼M1

NCO.GEN.140 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošiem gaisa pārvadājumiem (*ICAO* dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.

b) Bīstamus izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:

1) saskaņā ar minēto tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai

2) tās pārvadā pasažieri vai gaisa kuģa kapteinis vai tās atrodas bagāžā saskaņā ar tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem;

3) tās pārvadā *ELA2* gaisa kuģu ekspluatanti.

c) Gaisa kuģa kapteinis veic visus vajadzīgos pasākumus, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.

d) Ievērojot tehniskās instrukcijas, gaisa kuģa kapteinis kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.

e) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai atbilstīgi tehniskajām instrukcijām pasažieri tiktu informēti par bīstamiem izstrādājumiem.

▼M9

f) Priekšmetus un vielas, kas citādi būtu klasificējami pie bīstamiem izstrādājumiem, bet ko izmanto lidojuma drošības uzlabošanai, kad vešana gaisa kuģī ir ieteicama, lai nodrošinātu to laicīgu pieejamību ekspluatācijas vajadzībām, samērīgā daudzumā uzskata par atļautiem atbilstoši Tehnisko instrukciju punktam 1;2.2.1(a). Tas nav atkarīgs no tā, vai šādus priekšmetus un vielas ir vajadzīgs vest gaisa kuģī un vai tos paredzēts izmantot saistībā ar konkrētu lidojumu.

Minēto priekšmetu un vielu iepakošanu un iekraušanu gaisa kuģī kapteiņa vadībā veic tā, lai minimalizētu briesmas, ko tie rada apkalpes locekļiem, pasažieriem, kravai vai gaisa kuģim gaisa kuģa ekspluatācijas laikā.

▼M1

NCO.GEN.145 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants veic:

a) visus drošības pasākumus, kuru īstenošanu kompetentā iestāde tam uzdevusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un

b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp lidojumderīguma direktīvām.

NCO.GEN.150 Lidojumu žurnāls

Katrā atsevišķā lidojumā vai vairākos secīgos lidojumos lidojumu žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

▼M1

NCO.GEN.155 Obligāto iekārtu saraksts (MEL)

a) *MEL* var izveidot, ņemot vērā šādus apsvērumus:

1) dokumentā jāparedz gaisa kuģa ekspluatācija konkrētos apstākļos, kad atsevišķi instrumenti, iekārtas vai funkcijas, sākot lidojumu, nedarbojas;

2) dokumentam jābūt izstrādātam atsevišķi par katru gaisa kuģi, ņemot vērā ekspluatanta konkrētos ekspluatācijas un tehniskās apkopes nosacījumus; un

3) *MEL* jāpamatojas uz attiecīgo obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), kā definēts datos, kas sagatavoti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 ([1]), un tas nedrīkst būt mazāk ierobežojošs par *MMEL*.

b) *MEL* un visus turpmākos grozījumus tajā paziņo kompetentajai iestādei.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

NCO.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Gaisa kuģa kapteinis izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

▼M21

NCO.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

a) Gaisa kuģa kapteinis pirms katras izlidošanas pārbauda, vai altimetrs darbojas pareizi.

b) Gaisa kuģa kapteinis visos lidojuma posmos izmanto piemērotus altimetra iestatījumus, ņemot vērā visas procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.

———————

NCO.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – lidmašīnas un helikopteri

a) Instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojumos gaisa kuģa kapteinis katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.

b) Lidlauka ekspluatācijas minimumos attiecīgā gadījumā ņem vērā šādus elementus:

1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;

2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;

3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;

([1]) OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.

▼**M21**

5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;

6) šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*), ja tas ir noteikts:

7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un šķēršļu pārlidošanas rezerves;

8) gaisa kuģa kapteiņa kompetenci un attiecīgo ekspluatācijas pieredzi;

9) *IAP*, ja ir izveidota;

10) lidlauka parametrus un pieejamo aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*) veidu, ja tādi ir;

11) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;

12) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem.

NCO.OP.111 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – 2D un 3D nolaišanās darbības

a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*), kas izmantojams 3D nolaišanās darbībai vai 2D nolaišanās darbībai, piemērojot paņēmienu, kurš paredz vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (*CDFA*), nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:

1) attiecīgajai gaisa kuģu kategorijai piemērojamais šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (*OCH*);

2) publicētais nolaišanās procedūras *DH* vai minimālais nolaišanās relatīvais augstums (*MDH*), attiecīgā gadījumā;

3) sistēmas minimums, kas norādīts 1. tabulā;

4) *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā norādītais minimālais *DH*, ja tāds ir noteikts.

b) *MDH*, kas izmantojams 2D nolaišanās darbībai, nepiemērojot *CDFA* paņēmienu, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:

1) attiecīgajai gaisa kuģu kategorijai piemērojamais *OCH*;

2) publicētais nolaišanās procedūras *MDH*, attiecīgā gadījumā;

3) sistēmas minimums, kas norādīts 1. tabulā; vai

4) *AFM* norādītais minimālais *MDH*, ja tāds ir noteikts.

▼**M21**

1. tabula

Sistēmas minimumi

Iekārta	Zemākais *DH/MDH* (pēdās)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precīzās nolaišanās radars (*PAR*)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikopteru precīzā nolaišanās	250
LOC ar DME vai bez tām	250
SRA (pārtraucot pie ½ NM)	250
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300
SRA (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

NCO.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, *MDH* nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:

1) publicētais riņķošanas *OCH* attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;

2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai

3) iepriekš veiktās *IAP DH/MDH*.

▼M21

b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:

1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai

2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

***MDH* un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai**

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā *VIS* (m)	1 500	1 500	2 400	3 600

▼M1

NCO.OP.113 ►M4 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs jūras ◄

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs sauszemes *MDH* nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

NCO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras – lidmašīnas un helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai *FATO* ir publicētas šādas procedūras.

b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:

1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot *ATC* izdotās atļaujas; vai

2) ja *ATC* nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.

▼M9

NCO.OP.116 Veiktspējas navigācija – lidmašīnas un helikopteri

Kapteinis nodrošina, ka tad, ja maršrutam vai procedūrai ir vajadzīga *PBN*:

a) attiecīgā *PBN* navigācijas specifikācija ir norādīta *AFM* vai citā dokumentā, ko apstiprinājusi sertifikācijas iestāde kā daļu no lidojumderīguma novērtējuma vai kas balstās uz tādu apstiprinājumu; un

b) gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar attiecīgo navigācijas specifikāciju un ierobežojumiem *AFM* vai citā iepriekš minētajā dokumentā.

▼M14

NCO.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras – lidmašīnas un helikopteri

▼M1

Gaisa kuģa kapteinis ievēro publicētās trokšņu mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, un vienlaikus nodrošinot, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

▼M11

_____

▼M20

NCO.OP.125 Degvielas/enerģijas un eļļas krājumi lidmašīnām un helikopteriem

a) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka degvielas/enerģijas un eļļas daudzums gaisa kuģī ir pietiekams, ņemot vērā meteoroloģiskos apstākļus, visus elementus, kas ietekmē gaisa kuģa veiktspēju, visus lidojuma laikā paredzamos kavējumus un visus neparedzētos apstākļus, kas pamatoti varētu ietekmēt lidojumu.

b) Gaisa kuģa kapteinis plāno degvielas/enerģijas daudzumu, kas jāaizsargā kā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, lai nodrošinātu drošu nosēšanos. Lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:

   1) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma, un

   2) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt.

c) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu tikai tad, ja gaisa kuģī ir tāds degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas ir pietiekams, lai:

   1) ja rezerves galamērķis nav vajadzīgs – lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kā arī kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, vai

   2) ja rezerves galamērķis ir vajadzīgs – lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu un pēc tam uz rezerves lidlauku, kā arī kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

_____

▼M11

_____

▼M1

NCO.OP.130 Pasažieru instruktāža

Gaisa kuģa kapteinis gādā, ka pirms lidojuma vai, ja vajadzīgs, tā laikā pasažieri tiktu instruēti par avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām.

NCO.OP.135 Gatavošanās lidojumam

▼M9

a) Pirms lidojuma sākuma gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka kosmosa iekārtas, zemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst ekspluatācijas veidam, kādā lidojums veicams.

▼M21

b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkaimes, kā arī gatavojoties visiem *IFR* lidojumiem, veic šādas darbības:

1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un

2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

NCO.OP.140 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

Attiecībā uz *IFR* lidojumiem gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija par galamērķi norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 1 000 pēdām pārsniedz pieejamās instrumentālās nolaišanās procedūras (*IAP*) *DH/MDH* un redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCO.OP.141 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

Attiecībā uz *IFR* lidojumiem gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija par galamērķi norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 1 000 pēdām pārsniedz pieejamās *IAP DH/MDH* un redzamība ir vismaz 3 000 m.

NCO.OP.142 Galamērķa rezerves lidlauki – instrumentālās nolaišanās darbības

Gaisa kuģa kapteinis izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja:

a) galamērķa lidlaukā vai galamērķa rezerves lidlaukā ir pieejama *IAP*, kas nav atkarīga no *GNSS*, vai

b) ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

1) borta *GNSS* iekārta ir piemērota *SBAS*;

2) galamērķa lidlauks, visi galamērķa rezerves lidlauki un maršruts starp tiem atrodas *SBAS* pakalpojuma zonā;

3) paredzams, ka *SBAS* negaidītas nepieejamības gadījumā būs pieejama *ABAS*;

4) izvēlētā *IAP* (galamērķa lidlaukā vai galamērķa rezerves lidlaukā), nav atkarīga no *SBAS* pieejamības;

5) atbilstoša rīcība ārkārtas situācijā ļauj droši pabeigt lidojumu *GNSS* nepieejamības gadījumā.

NCO.OP.143 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar *DH*, kas mazāks nekā 250 pēdas,

▼M21

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz lēmuma pieņemšanas relatīvo augstumu (*DH*) vai minimālo nolaišanās relatīvo augstumu (*MDH*), kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m; vai

b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar *DH* vai *MDH*, kas ir 250 pēdas vai lielāks,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai

c) rezerves lidlaukā bez *IAP*

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCO.OP.144 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā ar *IAP*:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar *IAP*, un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai

b) rezerves lidlaukā bez *IAP*:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.

▼M1

NCO.OP.145 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no gaisa kuģa

a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (*AVGAS*) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģī, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa.

▼M20

b) Visu citu veidu degvielu/enerģiju nedrīkst uzpildīt/uzlādēt, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģī, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa, ja vien procesu neuzrauga gaisa kuģa kapteinis vai cits kvalificēts darbinieks, kas ir gatavs sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

NCO.OP.147 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem

Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai tad, ja vienlaikus ir izpildīti visi šādi nosacījumi:

a) nav lietderīgi izslēgt vai atkārtoti iedarbināt dzinēju;

b) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

▼M20

c) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu;

d) gaisa kuģī neatrodas, tajā neiekāpj vai no tā neizkāpj pasažieri vai funkciju speciālisti;

e) lidlauka vai ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;

f) ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) iespējas vai aprīkojums un

g) saskaņā ar kontrolsarakstu, kas ietver:

1) procedūras parastiem un neparedzētiem apstākļiem;

2) nepieciešamo aprīkojumu;

3) visus ierobežojumus un

4) gaisa kuģa kapteiņa un – attiecīgā gadījumā – apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus.

▼M11

NCO.OP.150 Pasažieru pārvadāšana

Gaisa kuģa kapteinis pirms manevrēšanas, pacelšanās un nosēšanās un to laikā, kā arī apstākļos, kad gaisa kuģa kapteinis to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, nodrošina, ka ikviens pasažieris, kas atrodas gaisa kuģī, atrodas sēdvietā vai guļvietā un ir pareizi piesprādzējies ar drošības jostu vai ierobežotājierīci.

▼M1

NCO.OP.155 Smēķēšana lidmašīnās un helikopteros

Gaisa kuģa kapteinis neatļauj smēķēšanu gaisa kuģī:

a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs; un

b) kad gaisa kuģī uzpilda degvielu.

▼M14

_____

▼M1

NCO.OP.160 Meteoroloģiskie apstākļi

▼M21

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *VFR* lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbildīs piemērojamajiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

▼M1

c) Ja lidojumā ir *VFR* un *IFR* segmenti, – ciktāl būtiski – ir piemērojama a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija

NCO.OP.165 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidlaukos

Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts saskaņā ar *AFM* noteikumiem.

▼M1

NCO.OP.170 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojuma laikā

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai apzināti lido iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumu Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā minētajos apstākļos.

b) Ja apledojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai ir sertificēts gaisa kuģis, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledojuma apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo *ATC* par ārkārtas situāciju

▼M21

NCO.OP.175 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M11

———————

▼M1

NCO.OP.180 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

a) Gaisa kuģa kapteinis, pārvadājot pasažierus vai kravu, nedrīkst modelēt:

1) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai

2) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).

▼M14

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – ja mācību lidojumus veic Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā minēta mācību organizācija, šādas situācijas drīkst modelēt, kad gaisa kuģī ir studentpiloti.

▼M20

NCO.OP.185 Degvielas/enerģijas pārvaldība lidojumā

a) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.

▼M20

b) Gaisa kuģa kapteinis kontrolējamā lidojumā ar ziņojumu "MINIMUM FUEL" informē gaisa satiksmes vadības (*ATC*) dienestu par "minimāla degvielas/enerģijas daudzuma" stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:

1) ir apņēmies nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un

2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.

c) Gaisa kuģa kapteinis kontrolējamā lidojumā, apraidot ziņojumu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", paziņo par "degvielas/enerģijas avārijas situāciju", ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

▼M9

NCO.OP.190 Papildu skābekļa lietošana

a) Kapteinis nodrošina, ka visi gaisa kuģa drošai ekspluatācijai būtisku pienākumu pildīšanā iesaistītie lidojuma apkalpes locekļi lidojuma laikā nepārtraukti lieto papildu skābekli vienmēr, kad viņš ir konstatējis, ka plānotā lidojuma augstumā skābekļa trūkums var kaitēt apkalpes locekļu spējām, un nodrošina, ka pasažieriem ir pieejams papildu skābeklis, ja skābekļa trūkums varētu kaitēt pasažieriem.

b) Visos citos gadījumos, kad kapteinis nespēj noteikt, kā skābekļa trūkums varētu ietekmēt visus gaisa kuģī esošos, viņš nodrošina, ka:

1) visi gaisa kuģa drošai ekspluatācijai būtisku pienākumu pildīšanā iesaistītie lidojuma apkalpes locekļi lidojumā lieto papildu skābekli jebkurā laikposmā, kas ilgāks par 30 minūtēm, ja barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 10 000 līdz 13 000 pēdām; un

2) visas personas gaisa kuģī lieto papildu skābekli visu laiku, kamēr barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir virs 13 000 pēdām.

▼M1

NCO.OP.195 Zemes tuvuma noteikšana

Ja gaisa kuģa kapteinis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, gaisa kuģa kapteinis veic tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumus padarītu drošus.

NCO.OP.200 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS II)

Izmantojot *ACAS II*, ekspluatācijas procedūrām un mācībām ir jābūt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011.

▼M21

NCO.OP.205 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas

Pirms sākt nolaišanos nolūkā nosēsties, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju un

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

NCO.OP.206 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms sākt nolaišanos nolūkā nosēsties, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētās nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

NCO.OP.210 Nolaišanās sākums un turpinājums – lidmašīnas un helikopteri

a) Ja noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka nekā 550 m (vai cita zemāka vērtība, kas noteikta saskaņā ar apstiprinājumu atbilstīgi *SPA.LVO*), instrumentālās nolaišanās darbību neturpina:

1) zem punkta, kurā gaisa kuģis atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā, ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

b) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.

c) Ja vajadzīgais vizuālais orientieris netiek uzturēts pēc *DA/H* vai *MDA/H*, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.

▼M11

_____

▼M9

NCO.OP.220 Sadursmju novēršanas bortsistēma (*ACAS II*)

Ja izmanto *ACAS II*, gaisa kuģa kapteinis piemēro atbilstošas ekspluatācijas procedūras un ir pienācīgi apmācīts.

▼M1

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢA VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

NCO.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi

▼M11

a) Ikvienā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa slodzei, masai un smaguma centra (*CG*) atrašanās vietai jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā.

▼M1

b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot ekspluatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz *AFM*.

▼M11

NCO.POL.105 Svēršana

a) Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa masa un *CG* ir noteikts, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas ekspluatācijā. Ņem vērā un pienācīgi reģistrē veiktās pārbūves un remontu kopējo ietekmi uz masu un līdzsvaru. Šādu informāciju dara pieejamu gaisa kuģa kapteinim. Ja pārbūves ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.

▼M14

b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

▼M1

NCO.POL.110 Veiktspēja – vispārējas prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

NCO.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:

1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;

▼M1

2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.A.190. punkta prasības;

3) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.A.195. punkta prasības; vai

4) ir uzstādīti lidmašīnā.

▼M15

b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

1) rezerves drošinātāji;

2) pārnēsājamie lukturi;

3) precīzais hronometrs;

4) pirmās palīdzības komplekts;

5) izdzīvošanas un signalizēšanas iekārtas;

6) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces;

7) bērnu ierobežotājsistēma;

8) vienkāršs *PCDS*, ko funkciju speciālists izmanto par ierobežotājierīci.

c) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasītas VII pielikumā (Part-NCO), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu vai ierīču sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai VII pielikuma punktiem NCO.IDE.A.190 un NCO.IDE.A.195;

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.

▼M1

d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.

e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tas izveidots; vai

b) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

NCO.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Lidmašīnām, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkotām ar:

▼M1

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;

b) navigācijas/pozīcijas gaismām;

c) nolaišanās lukturi;

d) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visiem instrumentiem un iekārtām, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, nodrošinātu atbilstošu apgaismojumu;

e) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai nodrošinātu apgaismojumu visos pasažieru nodalījumos;

f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa darba vietā; un

g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

NCO.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu; un

5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.

b) Lidmašīnām, ko ekspluatē vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos (*VMC*) naktī vai apstākļos, kad lidmašīnu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotām arī ar:

1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

i) pagriezienus un slīdēšanu;

ii) telpisko stāvokli;

iii) vertikālo ātrumu; un

iv) stabilizētu kursu;

un

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.

c) Lidmašīnās, ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

▼M1

NCO.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnām, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt aprīkotām ar:

a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) pagriezienus un slīdēšanu;

7) telpisko stāvokli;

8) stabilizētu kursu;

9) ārējā gaisa temperatūru; un

10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un

c) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbodzinēju lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pasažieru sēdvietu konfigurāciju vairāk par deviņām sēdvietām jābūt *TAWS*, kas atbilst šādām prasībām:

a) par A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam pirmais individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai

b) par B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots 2011. gada 1. janvārī vai pirms šā datuma.

NCO.IDE.A.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCO.IDE.A.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;

▼M15

2) drošības jostu katram sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;

▼M1

3) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un

▼M9

4) vienā punktā atsprādzējamu sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katrā apkalpes locekļa sēdeklī – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmoreiz izdota 2016. gada 25. augustā vai vēlāk.

▼M1

NCO.IDE.A.145 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

NCO.IDE.A.150 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums pasažieru nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) visus apkalpes locekļus un:

i) 100 % pasažieru visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;

ii) vismaz 30 % pasažieru visu laiku, kamēr hermetizācijas zuduma un lidošanas nosacījumu dēļ barometriskais augstums pasažieru nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām; un

iii) vismaz 10 % pasažieru jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad pasažieru salona barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām;

un

2) visas personas pasažieru nodalījumā vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai zemāk par šo augstumu, taču apstākļos, kas neļauj četru minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.

c) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido augstumā virs 25 000 pēdām, turklāt jābūt arī ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju.

▼M9

NCO.IDE.A.155 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē tad, kad ir vajadzīgs skābekļa krājums saskaņā ar NCO.OP.190, jābūt uzstādītai skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

▼M1

NCO.IDE.A.160 Pārnēsājamie ugunsdzēsības aparāti

▼M14

a) Lidmašīnās, izņemot ELA1 lidmašīnas, ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts:

1) pilotu kabīnē; un

2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no pilotu kabīnes, izņemot, ja lidojuma apkalpe var viegli piekļūt šim nodalījumam.

▼M1

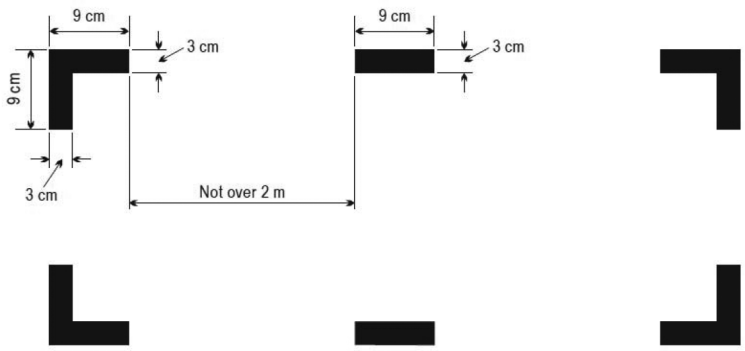
b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCO.IDE.A.165 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



NCO.IDE.A.170 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) jebkura veida *ELT* – lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;

2) automātisko *ELT* – lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai

3) glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) vai personas vietu norādošo bāku (*PLB*), ko pārvadā apkalpes loceklis vai pasažieris, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.

b) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.A.175 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam lidmašīnā ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:

1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:

▼M1

i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai

ii) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu iespējama piespiedu nosēšanās uz ūdens;

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens; un

3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, ja ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko lielumu.

b) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:

1) viens enkurs;

2) viens jūras enkurs (peldošais enkurs,), ja vajadzīgs, lai atvieglotu manevrēšanu; un

3) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

c) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:

1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;

2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām uz klāja, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

NCO.IDE.A.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Lidmašīnām, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotām ar signalizācijas ierīcēm un izdzīvošanas aprīkojumu, tostarp pārlidojamām teritorijām piemērotiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

NCO.IDE.A.190 Radiosakaru iekārta

a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.

b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

NCO.IDE.A.195 Navigācijas iekārtas

a) Lidmašīnās, ar kurām lido maršrutos, kur nevar īstenot navigāciju, izmantojot vizuālo kontaktu ar zemi, jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

▼M1

1) *ATS* lidojuma plānu attiecīgā gadījumā; un

2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

b) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Lidmašīnās, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotam aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

▼M9

d) *PBN* darbībās gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M1

NCO.IDE.A.200 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

▼M9

NCO.IDE.A.205 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Kapteinis gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas gaisa kuģī, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, kapteinis ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos kapteinis attiecīgos datus neizmanto.

▼M1

2. SADAĻA

Helikopteri

NCO.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:

1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;

2) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.H.190. punkta prasības;

3) tiek lietoti, lai izpildītu NCO.IDE.H.195. punkta prasības; vai

4) ir uzstādīti helikopterā.

▼M15

b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

1) pārnēsājamie lukturi;

2) precīzais hronometrs;

3) pirmās palīdzības komplekts;

4) izdzīvošanas un signalizēšanas iekārtas;

5) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces;

6) bērnu ierobežotājsistēma;

7) vienkāršs *PCDS*, ko funkciju speciālists izmanto par ierobežotājierīci.

c) Instrumenti, iekārtas vai piederumi, kas nav prasītas VII pielikumā (Part-NCO), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai VII pielikuma punktiem NCO.IDE.H.190 un NCO.IDE.H.195;

2) šie instrumenti, iekārtas vai piederumi – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.

▼M1

d) Instrumentiem un iekārtām jābūt gatavām lietošanai vai pieejamām no darba vietas, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.

e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

NCO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tas izveidots; vai

b) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

NCO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Helikopteriem, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkotiem ar:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;

b) navigācijas/pozīcijas gaismām;

c) nolaišanās lukturi;

d) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;

e) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;

f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa darba vietā; un

▼M1

g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

NCO.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkotiem ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu; un

5) slīdēšanu.

b) Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* naktī vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai helikopteru nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotiem arī ar:

1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

i) telpisko stāvokli;

ii) vertikālo ātrumu; un

iii) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.

c) Helikopteros, ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

NCO.IDE.H.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt aprīkotiem ar:

a) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M1

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) slīdēšanu;

7) telpisko stāvokli;

8) stabilizētu kursu; un

9) ārējā gaisa temperatūru;

▼M1

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4. punktā prasīto gaisa ātruma mērīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ; un

d) papildu rezerves instrumentu, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli.

NCO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar IFR

Helikopteros, ko ekspluatē viens pilots saskaņā ar *IFR*, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

NCO.IDE.H.135 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

NCO.IDE.H.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Helikopteros uzstāda:

▼M15

1) sēdvietu vai guļvietu katrai personai, kas atrodas uz gaisa kuģa un kas ir vismaz 24 mēnešus veca, vai staciju katram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam uz kuģa;

2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai un ierobežotājierīces katrai stacijai;

▼M1

3) helikopteros, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažierim, kas ir vismaz 24 mēnešus vecs;

4) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par 24 mēnešiem; un

5) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

NCO.IDE.H.145 Pirmās palīdzības komplekti

a) Helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

▼M9

NCO.IDE.H.155 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē tad, kad ir vajadzīgs skābekļa krājums saskaņā ar NCO.OP.190, jābūt uzstādītai skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

▼M1

NCO.IDE.H.160 Pārnēsājamie ugunsdzēsības aparāti

a) Helikopteros, izņemot *ELA2* helikopterus, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:

1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un

2) katrā pasažieru nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodalījuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

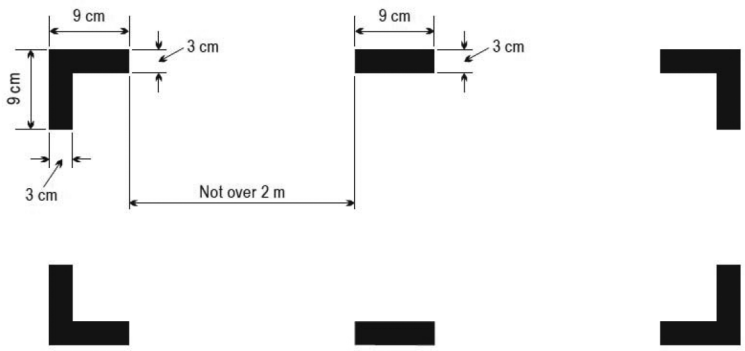
b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

NCO.IDE.H.165 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



NCO.IDE.H.170 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai vairāk par sešām sēdvietām, jābūt:

1) automātiskam *ELT*; un

2) vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā trīs minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt *ELT(S)* vai personas vietu norādošajai bākai (*PLB*), ko pārvadā apkalpes loceklis vai pasažieris.

c) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

NCO.IDE.H.175 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, ko valkā vai kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta:

▼M1

1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

2) lidojumos virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir izvietota virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst vairāk nekā 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārvadā:

1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;

2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām uz klāja, kas novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, helikoptera kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā.

NCO.IDE.H.180 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteriem, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotiem ar signalizācijas ierīcēm un izdzīvošanas aprīkojumu, tostarp pārlidojamām teritorijām piemērotiem dzīvības uzturēšanas līdzekļiem.

▼M15

NCO.IDE.H.185 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Helikopteriem, kas lido virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tālāk par 50 jūras jūdzēm no krasta, ir jāatbilst vienam no šiem:

a) paredzēti, lai veiktu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgajām sertifikācijas specifikācijām;

b) sertificēti, lai veiktu piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgajām sertifikācijas specifikācijām;

c) aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

▼M1

NCO.IDE.H.190 Radiosakaru iekārta

a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.

b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

▼M1

c) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

d) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteros jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra pilota un/vai apkalpes locekļa darba vietā.

NCO.IDE.H.195 Navigācijas iekārtas

a) Helikopteros, ar kuriem lido maršrutos, kur nevar īstenot navigāciju, izmantojot vizuālo kontaktu ar zemi, jābūt nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

1) *ATS* lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un

2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

b) Helikopteru navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Helikopteros, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

▼M9

d) *PBN* darbībās gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M1

NCO.IDE.H.200 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

▼M9

NCO.IDE.H.205 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos kapteinis attiecīgos datus neizmanto.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E APAKŠDAĻA

ĪPAŠAS PRASĪBAS

1. SADAĻA

Vispārīgi noteikumi

NCO.SPEC.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas īpašas prasības, kas jāievēro gaisa kuģa kapteinim, kas veic nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju.

NCO.SPEC.105 Kontrolsaraksts

a) Pirms specializētas ekspluatācijas sākuma gaisa kuģa kapteinis veic riska novērtējumu, izvērtējot attiecīgās darbības sarežģītību, lai noteiktu apdraudējumu un saistīto risku, kas piemīt šai darbībai, un lai noteiktu riska mazināšanas pasākumus.

b) Specializēta ekspluatācija jāveic saskaņā ar kontrolsarakstu. Pamatojoties uz riska novērtējumu, gaisa kuģa kapteinis sagatavo šādu kontrolsarakstu, kas ir piemērots specializētajai darbībai un izmantotajam gaisa kuģim, ņemot vērā visas šīs apakšdaļas sadaļas.

c) Šim kontrolsarakstam, kas ir saistošs gaisa kuģa kapteiņa, apkalpes locekļu un funkciju speciālista uzdevumiem, visos lidojumos ir jābūt viegli pieejamam.

d) Kontrolsarakstu regulāri pārskata un attiecīgā gadījumā atjaunina.

NCO.SPEC.110 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

Ikreiz, kad ekspluatācijā ir iesaistīti komandas locekļi vai funkciju speciālisti, gaisa kuģa kapteinis:

a) gādā par to, lai komandas locekļi un funkciju speciālisti ievērotu NCO.SPEC.115. un NCO.SPEC.120. punktu;

b) lidojumu nesāk, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, kāds apkalpes loceklis vai funkciju speciālists nespēj pildīt savus pienākumus;

c) lidojumu neturpina tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja jebkuram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;

d) nodrošina, ka apkalpes locekļi un funkciju speciālists ievēro visus to valstu tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kurās tiek veikta ekspluatācija;

e) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti var sazināties vienā kopīgā valodā; un

▼M9

f) nodrošina, ka funkciju speciālisti un apkalpes locekļi nepārtraukti lieto papildu skābekli vienmēr, kad viņš konstatējis, ka plānotā lidojuma augstumā skābekļa trūkums var kaitēt apkalpes locekļu spējām vai kaitēt funkciju speciālistiem. Ja kapteinis nespēj noteikt, kā skābekļa trūkums varētu ietekmēt visus gaisa kuģī esošos, viņš nodrošina, ka funkciju speciālisti un apkalpes locekļi nepārtraukti lieto papildu skābekli vienmēr, kad salona augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdas, un vienmēr, kad salona augstums pārsniedz 13 000 pēdas.

▼M4

NCO.SPEC.115 Apkalpes pienākumi

a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus. Apkalpes uzdevumus precizē kontrolsarakstā.

▼M11

b) Lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļi piesprādzējušies atrodas savā postenī, ja vien kontrolsarakstā nav norādīts citādi.

▼M4

c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā postenī, piesprādzējas ar drošības jostu.

d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.

e) Apkalpes loceklis nedrīkst uzņemties pildīt pienākumus gaisa kuģī:

1) ja viņš zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus; vai

▼M12

2) ir psihoaktīvu vielu ietekmē vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.

▼M4

f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:

1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (*Part-ORO*) *FTL* apakšdaļu (attiecīgā gadījumā); un

2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.

g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:

1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un

2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

▼M4

NCO.SPEC.120 Funkciju speciālista pienākumi

a) Funkciju speciālists pienācīgi pilda savus pienākumus. Funkciju speciālistu uzdevumus precizē kontrolsarakstā.

▼M11

b) Lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, funkciju speciālists piesprādzējies atrodas savā postenī, ja vien kontrolsarakstā nav norādīts citādi.

▼M4

c) Funkciju speciālistiem noteikti jābūt piesprādzētiem, veicot specializētos uzdevumus, kad ir atvērtas vai izņemtas ārējās durvis.

d) Funkciju speciālists ziņo gaisa kuģa kapteinim:

1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un

2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

NCO.SPEC.125 Drošības instruktāža

a) Pirms pacelšanās gaisa kuģa kapteinis instruē funkciju speciālistus par:

1) avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām;

2) pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas – ekspluatācijas procedūrām, kas saistītas ar specializēto funkciju.

b) Instruktāža, kas minēta a) apakšpunkta 2) punktā, nav vajadzīga, ja funkciju speciālisti par ekspluatācijas procedūrām ir instruēti, sākoties attiecīgā kalendārā gada ekspluatācijas sezonai.

NCO.SPEC.130 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – *IFR* lidojumi

Gaisa kuģa kapteinis nosaka minimālo lidošanas absolūto augstumu, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos *IFR* lidojuma maršruta posmos. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

▼M20

_____

▼M4

NCO.SPEC.145 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

Izņemot gadījumu, kad funkciju speciālists gaisa kuģī atrodas apmācības nolūkos, gaisa kuģa kapteinis, pārvadājot funkciju speciālistus, nedrīkst simulēt:

▼M4

a) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai

b) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).

NCO.SPEC.150 Zemes tuvuma noteikšana

Ja zemes tuvuma brīdināšanas sistēma ir uzstādīta, specializēto uzdevumu izpildes laikā to var atspējot, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no zemes, kas mazāks par attālumu, kādā aktivizējas zemes tuvuma brīdināšanas sistēma.

NCO.SPEC.155 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (*ACAS II*)

Neskarot NCO.OP.200. punktu, specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot *ACAS II*, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no otra gaisa kuģa, kas mazāks par attālumu, kādā *ACAS* aktivizējas.

NCO.SPEC.160 Bīstamu kravu izmešana

Izmetot bīstamas kravas, gaisa kuģa kapteinis nedrīkst ekspluatēt gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā.

NCO.SPEC.165 Ieroču pārvadāšana un lietošana

a) Lidojumā pārvadājot ieročus kāda specializēta uzdevuma veikšanai, gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai brīžos, kad ieročus nelieto, tie būtu drošā stāvoklī.

b) Funkciju speciālists, izmantojot ieroci, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu briesmas gaisa kuģim un personām uz tā klāja vai uz zemes.

NCO.SPEC.170 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – lidmašīnas

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 pēdām) virs teritorijas, kas nav blīvi apdzīvota, ekspluatējot lidmašīnu, kura nevar uzturēt stabilu lidojumu kritiskā dzinēja atteices gadījumā, gaisa kuģa kapteinis:

a) ir noteicis ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā; un

b) ir instruējis visus apkalpes locekļi un funkciju speciālistus uz klāja par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

NCO.SPEC.175 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinis gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotiem apgabaliem drīkst ekspluatēt, ja:

1) helikopters ir sertificēts A vai B kategorijā; un

2) ir noteikti drošības pasākumi, lai pārmērīgi neapdraudētu cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes.

▼M4

b) Gaisa kuģa kapteinis:

1) ir noteicis ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā; un

2) ir instruējis visus apkalpes locekļi un funkciju speciālistus uz klāja par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

c) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pacelšanās, nosēšanās masa vai masa karāšanās režīmā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta:

1) karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes (*HOGE*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā; vai

2) ja saglabājas apstākļi, kuros, visticamāk, *HOGE* nav iespējams, helikoptera masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē (*HIGE*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā, ja dominējošie apstākļi pieļauj karāšanos zemes ietekmē ar maksimālo noteikto masu.

2. SADAĻA

Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolsaraksts

HESLO kontrolsarakstā ir šāda informācija:

a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;

b) attiecīgie veiktspējas dati;

c) nepieciešamais aprīkojums;

d) visi ierobežojumi; un

e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.HESLO.105 Īpašais *HESLO* aprīkojums

Helikopteros uzstāda vismaz:

a) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi(-us)/kravu; un

b) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar citu metodi.

NCO.SPEC.HESLO.110 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Ekspluatants, kas pārvadā bīstamus izstrādājumus no bezapkalpes vietām vai no attālām vietām, vai arī uz tām, sniedz pieteikumu kompetentajai iestādei, lai saņemtu atbrīvojumu no Tehnisko instrukciju noteikumiem, ja ekspluatants paredzējis neievērot šo instrukciju noteikumus.

3. SADAĻA

Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (HEC)

NCO.SPEC.HEC.100 Kontrolsaraksts

HEC kontrolsarakstā ir šāda informācija:

a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;

▼M4

b) attiecīgie veiktspējas dati;

c) nepieciešamais aprīkojums;

d) visi ierobežojumi; un

e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.HEC.105 Īpašais *HEC* aprīkojums

a) Helikopteros uzstāda:

1) aprīkojumu darbībām ar vinču vai kravas āķi;

2) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi; un

3) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar citu metodi.

▼M15

b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma, kas nav vienkāršs *PCDS*, uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.

▼M4

4. SADAĻA

Izpletņu ekspluatācija (PAR)

NCO.SPEC.PAR.100 Kontrolsaraksts

PAR kontrolsarakstā ir šāda informācija:

a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;

b) attiecīgie veiktspējas dati;

c) nepieciešamais aprīkojums;

d) visi ierobežojumi; un

e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.PAR.105 Apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pārvadāšana

NCO.SPEC.120. punkta c) apakšpunktā noteiktās prasības neattiecas uz funkciju speciālistiem, kas lec ar izpletni.

NCO.SPEC.PAR.110 Sēdvietas

Neatkarīgi no NCO.IDE.A.140. punkta a) apakšpunkta 1) punkta un NCO.IDE.H.140. punkta a) apakšpunkta 1) punkta gaisa kuģa grīdu var izmantot par sēdvietu, ja vien ir pieejamas ierīces funkciju speciālistu noturēšanai vai piesprādzēšanai.

NCO.SPEC.PAR.115 Papildu skābeklis

Neatkarīgi no NCO.SPEC.110. punkta f) apakšpunkta prasība par papildu skābekļa lietošanu neattiecas uz apkalpes locekļiem, izņemot gaisa kuģa komandieri, un funkciju speciālistiem, kas veic specializētā uzdevuma izpildei nepieciešamos pienākumus, kad salons atrodas augstumā:

a) virs 13 000 pēdām – ne ilgāk par 6 minūtēm; vai

b) virs 15 000 pēdām – ne ilgāk par 3 minūtēm.

▼M15

NCO.SPEC.PAR.120 Bīstamu kravu pārvadājumi un izmešana

Neatkarīgi no NCO.SPEC.160. punkta izpletņlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, līdzi ņemot dūmu ierīces, lai veiktu izpletņlēkšanas paraugdemonstrējumus, virs blīvi apdzīvotiem pilsētu apgabaliem, ciematiem vai iedzīvotāju apmetnēm, vai virs cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā, ar nosacījumu, ka minētās ierīces ir ražotas šādam mērķim.

▼M4

5. SADAĻA

Figūrlidojumi (ABF)

NCO.SPEC.ABF.100 Kontrolsaraksts

ABF kontrolsarakstā ir šāda informācija:

a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;

b) attiecīgie veiktspējas dati;

c) nepieciešamais aprīkojums;

d) visi ierobežojumi; un

e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti un informācija

No NCO.GEN.135. punkta a) apakšpunktā uzskaitītajiem dokumentiem un informācijas turpmāk norādītajiem gaisa kuģī figūrlidojumu laikā nav jābūt:

a) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);

b) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo noviržu dēļ paredzamo maršrutu/teritoriju jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes; un

c) procedūras un informācija par vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts.

NCO.SPEC.ABF.110 Aprīkojums

Figūrlidojumiem jāpiemēro šādas prasības attiecībā uz aprīkojumu:

a) pirmās palīdzības komplekts, kā noteikts NCO.IDE.A.145. punktā un NCO.IDE.H.145. punktā;

b) pārnēsājamais ugunsdzēšanas aparāts, kā noteikts NCO.IDE.A.160. punktā un NCO.IDE.H.180. punktā; un

c) atrašanās vietas raidītājs vai personas vietu norādošā bāka, kā noteikts NCO.IDE.A.170. punktā un NCO.IDE.H.170. punktā.

▼M15

6. SADAĻA

Tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi (*MCF*)

NCO.SPEC.MCF.100 Tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu līmeņi

Pirms tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma ekspluatants nosaka piemērojamo tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma līmeni šādi:

a) "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojums ir paredzēts, ja ir sagaidāma nestandarta vai ārkārtas procedūru izmantošana, kā noteikts gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā, vai ja ir vajadzīgs lidojums, lai pierādītu rezerves sistēmas vai citas drošības ierīces darbību;

▼M15

b) “B līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojums visiem tehniskās apkopes pārbaudes lidojumiem, izņemot “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu.

NCO.SPEC.MCF.105 Ekspluatācijas ierobežojumi

a) Atkāpjoties no šā pielikuma NCO.GEN.105. punkta a) apakšpunkta 4) punkta, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu drīkst veikt ar gaisa kuģi, kas nodots ekspluatācijā ar nepilnīgu tehnisko apkopi atbilstīgi Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma M.A.801. punkta g) apakšpunktam vai 145.A.50. punkta e) apakšpunktam.

▼M16

b) Atkāpjoties no šā pielikuma NCO.GEN.105. punkta a) apakšpunkta 4) punkta piemērošanas, pārbaudes lidojumus pēc tehniskās apkopes var veikt ar gaisa kuģi, kas nodots izmantošanai ar nepilnīgu tehnisko apkopi saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (*Part-M*) M.A.801. punkta f) apakšpunktu, II pielikuma (*Part-145*) 145.A.50. punkta e) apakšpunktu vai Vb pielikuma (*Part-ML*) ML.A.801. punkta f) apakšpunktu.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.110 Kontrolsaraksts un drošības instruktāža

a) Pielikuma NCO.SPEC.105. punktā minēto kontrolsarakstu atjaunina pēc vajadzības pirms katras tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma un ņem vērā ekspluatācijas procedūras, kas ir plānotas, veicot konkrēto tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu.

b) Neatkarīgi no NCO.SPEC.125. punkta b) apakšpunkta, pirms katras tehniskās apkopes pārbaudes ir jāveic funkciju speciālista drošības instruktāža.

NCO.SPEC.MCF.120 Prasības lidojuma apkalpei

Izvēloties lidojuma apkalpes locekli tehniskās apkopes pārbaudes lidojumā, ekspluatants ņem vērā gaisa kuģa sarežģītību un tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma līmeni, kā definēts NCO.SPEC.MCF.100. punktā.

NCO.SPEC.MCF.125 Apkalpes sastāvs un gaisa kuģī esošās personas

a) Gaisa kuģa kapteinis pirms katras plānotās tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma norāda, vai ir vajadzīgi papildu apkalpes locekļi vai funkciju speciālisti, ņemot vērā paredzamo lidojuma apkalpes locekļu vai uzdevumu speciālistu darba slodzi un riska novērtējumu.

b) Gaisa kuģa kapteinis A līmeņa tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma laikā neatļauj personas uz gaisa kuģa, izņemot tās, kas prasītas a) apakšpunktā A līmeņa tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma laikā.

▼M16

NCO.SPEC.MCF.130 Nestandarta vai ārkārtas procedūru modelēšana lidojumā

Atkāpjoties no NCO.SPEC.145. punkta piemērošanas, gaisa kuģa kapteinis kopā ar gaisa kuģī esošo funkciju speciālistu drīkst modelēt situācijas, kurās jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras, ja šī modelēšana ir vajadzīga, lai panāktu atbilstību lidojuma iecerei, un ja tā ir norādīta NCO.SPEC.MCF.110. punktā minētajā kontrolsarakstā vai ekspluatācijas procedūrās.

▼M15

NCO.SPEC.MCF.140 Sistēmas un iekārtas

Ja tehniskās apkopes pārbaudes lidojums ir paredzēts, lai pārbaudītu sistēmas vai aprīkojuma pareizu darbību, tad minēto sistēmu vai aprīkojumu identificē kā potenciāli neuzticamu un par piemērotiem riska mazināšanas pasākumiem vienojas pirms lidojuma, lai samazinātu lidojumu drošības riskus.

▼M4

VIII PIELIKUMS

SPECIALIZĒTA EKSPLUATĀCIJA

(PART-SPO)

SPO.GEN.005 Darbības joma

▼M15

a) Šis pielikums attiecas uz jebkāda veida specializētu ekspluatāciju, kad gaisa kuģi izmanto tādām specializētām darbībām kā lauksaimniecība, būvniecība, fotografēšana, topogrāfiskā uzmērīšana, novērošana un patrulēšana, aviореklāma vai tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi.

▼M4

b) Neatkarīgi no a) punkta, veicot nekomerciālus specializētus lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, ievēro VII pielikuma (*Part-NCO*) noteikumus.

c) Neatkarīgi no a) punkta turpmāk norādītos lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, veic saskaņā ar VII pielikumu (*Part-NCO*):

1) sacensību lidojumus vai lidojumu paraugdemonstrējumus – ar nosacījumu, ka samaksa vai cita veida atlīdzība, kas saņemta par šādiem lidojumiem, nepārsniedz tiešo izmaksu atgūšanu un proporcionālu ieguldījumu ikgadējās izmaksās, kā arī apbalvojumus, kuru apmērs nav lielāks par vērtību, kuru precizējusi kompetentā iestāde;

▼M14

2) izpletņlēcēju izlaišana, planiera vilkšana ar lidmašīnu vai figūrlidojumi, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā darījumdarbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir minēta Regulas (ES) Nr. 1178/2011 10.a pantā, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt aviācijas sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.

▼M4

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĒJĀS PRASĪBAS

▼M15

SPO.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta, kur tas reģistrēts, vai kura ir ekspluatanta dzīvesvietas valsts.

▼M4

SPO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

▼M14

_____

▼M4

SPO.GEN.105 Apkalpes pienākumi

a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus. Apkalpes uzdevumus precizē standarta ekspluatācijas procedūrās (*SOP*) un – attiecīgā gadījumā – lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M11

b) Lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļi piesprādzējušies atrodas savā postenī, ja vien *SOP* nav norādīts citādi.

▼M4

c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā postenī, piesprādzējas ar drošības jostu.

d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.

e) Apkalpes loceklis nedrīkst uzņemties pildīt pienākumus gaisa kuģī:

1) ja viņš zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus; vai

▼M12

2) ir psihoaktīvu vielu ietekmē vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.

▼M4

f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:

1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (*Part-ORO*) *FTL* apakšdaļu (attiecīgā gadījumā); un

2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.

g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:

1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un

2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.106 Funkciju speciālistu pienākumi

a) Funkciju speciālists pienācīgi pilda savus pienākumus. Funkciju speciālistu uzdevumus precizē standarta ekspluatācijas procedūrās (*SOP*).

▼M11

b) Lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, funkciju speciālists piesprādzējies atrodas savā postenī, ja vien *SOP* nav norādīts citādi.

▼M4

c) Funkciju speciālistiem noteikti jābūt piesprādzētiem, veicot specializētos uzdevumus, kad ir atvērtas vai izņemtas ārējās durvis.

d) Funkciju speciālisti ziņo gaisa kuģa kapteinim:

1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un

2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.107 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

1) gaisa kuģa un visu apkalpes locekļu, funkciju speciālistu un kravas drošību uz klāja gaisa kuģa ekspluatācijas laikā;

2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, beigšanu vai maršruta mainīšanu, ievērojot drošības intereses;

3) to, lai saskaņā ar attiecīgo rokasgrāmatu tiktu ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti;

4) lidojuma sākšanu tikai tad, kad viņš ir pārliecinājies, ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:

i) gaisa kuģis ir lidojumderīgs;

ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;

▼M14

iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādīti gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai attiecīgā gadījumā ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts SPO.IDE.A.105. vai SPO.IDE.H.105. punktā, atļauta ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas;

▼M11

iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;

▼M4

v) visas iekārtas un bagāža ir pareizi iekrautas un nostiprinātas; ►M9 ——————— ◄

vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi; ►M9 un ◄

▼M9

vii) *PBN* vajadzīgās navigācijas datubāzes ir piemērotas un atjauninātas;

▼M4

5) lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš vai jebkurš cits apkalpes loceklis vai funkciju speciālists nespēj pildīt savus pienākumus;

6) lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņam vai jebkuram apkalpes loceklim, vai funkciju speciālistam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;

7) lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas attiecīgā gadījumā minēta pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

8) lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojuma žurnālā pēc lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem; un

▼M8

9) to, lai nodrošinātu, ka:

i) lidojuma parametru reģistratori lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti;

ii) tāda notikuma gadījumā, kas nav nelaimes gadījums vai nopietns incidents, par kuru jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.160. punkta a) apakšpunktu, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti, un

iii) nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadījumā, vai ja izmeklēšanas iestāde ir devusi norādījumus par lidojuma parametru reģistratoru ierakstīto datu saglabāšanu:

A) lidojuma parametru reģistratoru ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;

B) lidojuma parametru reģistratori tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti, un

C) pirms iziešanas no lidojuma apkalpes nodalījuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus.

▼M4

b) Gaisa kuģa kapteinim ir tiesības atteikties pārvadāt vai izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.

c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienesta (*ATS*) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.

d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6) punkta noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.

e) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

▼M4

f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.

g) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar ātrākajiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

▼M11

_____

▼M4

SPO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

Gaisa kuģa kapteinis, apkalpes locekļi un funkciju speciālisti ievēro visus to valstu tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kurās tiek veikta ekspluatācija.

SPO.GEN.115 Kopīga valoda

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti var sazināties vienā kopīgā valodā.

▼M5

SPO.GEN.119 Gaisa kuģu manevrēšana

Ekspluatants izstrādā gaisa kuģu manevrēšanas procedūras, lai nodrošinātu drošu ekspluatāciju un lai uzlabotu skrejceļu drošību.

▼M4

SPO.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu lidlauka teritorijā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm ir:

a) pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai

b) saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:

1) apmācīta veikt lidmašīnas manevrēšanu;

2) apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;

3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (*ATC*) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un

4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

SPO.GEN.125 Rotora iedarbināšana

Helikoptera rotoru nolūkā veikt lidojumu drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

SPO.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (*PED*), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

▼M14

SPO.GEN.131 Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

a) Ja gaisa kuģī izmanto *EFB*, ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz gaisa kuģa sistēmu un iekārtu veiktspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt gaisa kuģi.

b) Pirms B tipa *EFB* lietotnes izmantošanas ekspluatants:

1) veic riska novērtējumu, kas saistīts ar lietotni mitinošās *EFB* ierīces un attiecīgās *EFB* lietotnes un ar to saistītās(-o) funkcijas(-u) izmantošanu, identificē saistītos riskus un nodrošina, ka tie tiek atbilstoši mazināti; riska novērtējumā izskata ar *EFB* ierīces un attiecīgās *EFB* lietotnes cilvēka–-mašīnas saskarni saistītos riskus; un

2) izveido *EFB* pārvaldības sistēmu, tostarp *EFB* ierīces un *EFB* lietotnes administrēšanas un lietošanas procedūras un ar tām saistītās apmācības prasības.

▼M4

SPO.GEN.135 Informācija par glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu, kam jābūt gaisa kuģī

Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par gaisa kuģī līdzi vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (*RCC*).

SPO.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

a) Ja vien nav norādīts citādi, katrā lidojumā gaisa kuģī jābūt šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināliem vai kopijām:

1) *AFM* vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);

2) reģistrācijas apliecības oriģināls;

3) lidojumderīguma sertifikāta (*CofA*) oriģināls;

4) trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā);

5) deklarācijas, kas minēta ORO.DEC.100. punktā, kopija un – attiecīgā gadījumā – atļaujas, kas minēta ORO.SPO.110. punktā, kopija;

6) īpašo apstiprinājumu saraksts (attiecīgā gadījumā);

7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecīgā gadījumā);

8) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);

9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;

▼M16

10) gaisa kuģa tehniskais borta žurnāls saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014 (attiecīgā gadījumā);

▼M4

11) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);

12) plānotā lidojuma maršruta/apgabala un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;

▼M4

13) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;

14) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā;

15) lidojumu apkalpes kabīnē ērti pieejamas lidojumu rokasgrāmatas un/vai *SOP* vai *AFM* daļas, kas ir spēkā un attiecas uz lidojumu apkalpi un funkciju speciālistiem;

16) *MEL* vai *CDL* (attiecīgā gadījumā);

17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;

18) attiecīga meteoroloģiskā informācija (attiecīgā gadījumā);

19) kravas saraksts (attiecīgā gadījumā) un

20) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta dokumentus un informāciju, kas norādīti a) apakšpunkta 2)–11) punktā un a) apakšpunkta 14), 17), 18) un 19) punktā, var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā attiecībā uz lidojumiem:

1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai

2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā saskaņā ar ARO.OPS.210. punktu.

▼M14

_____

▼M4

d) Ja a) apakšpunkta 2)–8) punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

e) Ekspluatants iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

▼M16

SPO.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana

a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.

b) Lai nodrošinātu uzstādāmo lidojuma parametru reģistratoru pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.

▼**M16**

c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistratoriem. Tomēr šo lidojuma parametru reģistratoru pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.

d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.

e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.

f) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 un (ES) 2016/679 piemērošanu un izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības:

1) lidojuma parametru reģistratora ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti. Minēto ierobežojumu nepiemēro, ja vien šādi ierakstītie dati atbilst kādam no šiem nosacījumiem:

i) ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;

ii) tie ir deidentificēti;

iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;

3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

▼M16

i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;

ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;

iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;

3a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:

i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;

ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.

▼M4

SPO.GEN.150 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošiem gaisa pārvadājumiem (*ICAO* Dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar tā pielikumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.

b) Bīstamus izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:

1) saskaņā ar minēto Tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas;

2) tos pārvadā funkciju speciālisti vai apkalpes locekļi vai tie ir bagāžā, kas neatrodas pie tā īpašnieka, saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem;

3) tiem jāatrodas gaisa kuģī īpašu iemeslu dēļ saskaņā ar norādēm Tehniskajās instrukcijās;

4) tos izmanto, lai uzlabotu lidojuma drošību, kad pārvadāšana gaisa kuģī ir atbilstīga, lai savlaicīgi nodrošinātu to pieejamību ekspluatācijas nolūkiem, neatkarīgi no tā, vai šādi priekšmeti un vielas ir jāpārvadā gaisa kuģī vai tos paredzēts izmantot saistībā ar konkrētu lidojumu.

▼M4

c) Ekspluatants ievieš procedūras, ar kurām nodrošina, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.

d) Ekspluatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.

e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, ekspluatants kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par:

1) nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem;

2) Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod pie funkciju speciālistiem vai apkalpes locekļiem vai to bagāžā.

f) Ekspluatants gādā par to, lai funkciju speciālistiem tiktu nodrošināta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.

g) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos būtu izvietoti uzraksti ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

SPO.GEN.155 Atbrīvošanās no bīstamām kravām

Izmetot bīstamas kravas, ekspluatants nedrīkst ekspluatēt gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā.

SPO.GEN.160 Ieroču pārvadāšana un izmantošana

a) Lidojumā pārvadājot ieročus kāda specializēta uzdevuma veikšanai, ekspluatants nodrošina, lai brīžos, kad ieročus nelieto, tie būtu drošā stāvoklī.

b) Funkciju speciālists, izmantojot ieroci, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu briesmas gaisa kuģim un personām uz tā klāja vai uz zemes.

SPO.GEN.165 Iekļūšana lidojuma apkalpes nodalījumā

Gaisa kuģa kapteinis pieņem galīgo lēmumu par piekļuvi lidojuma apkalpes nodalījumam un nodrošina, ka:

a) citu personu piekļuve lidojuma apkalpes nodalījumam nenovirza uzmanību vai netraucē lidojuma norisei; un

b) visas personas, ko ved lidojuma apkalpes nodalījumā, ir iepazīstinātas ar attiecīgajām drošības procedūrām.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

SPO.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Ekspluatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

▼M21

SPO.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.

b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.

▼M20

SPO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācijas lidmašīnām

Izvēloties rezerves lidlaukus un stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ekspluatants lidlauku neuzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgajam galamērķa rezerves lidlaukam nepārsniedz:

a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vai

b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.

▼M21

SPO.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – lidmašīnas un helikopteri

a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.

b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:

1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;

2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;

3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;

5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;

6) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*);

7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;

8) visus lidlauka, *IAP* vai vides nestandarta parametrus;

9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;

10) *IAP*;

11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (*ANS*);

12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;

13) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (LVO) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem; un

14) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi.

c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M21

_____

SPO.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālais nolaišanās relatīvais augstums (*MDH*) nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:

1) publicētais riņķošanas *OCH* attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;

2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai

3) iepriekšējās *IAP* lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*)/*MDH*.

b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:

1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai

2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

***MDH* un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai**

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā *VIS* (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

▼M4

SPO.OP.113 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs cietzemes

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs cietzemes *MDH* nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

SPO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras – lidmašīnas un helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai *FATO* ir publicētas šādas procedūras.

b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:

1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot *ATC* izdotās atļaujas; vai

2) ja *ATC* nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.

c) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar publicētajām nolaišanās procedūrām.

▼M9

SPO.OP.116 Veiktspējas navigācija – lidmašīnas un helikopteri

Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja maršrutam vai procedūrai ir vajadzīga veiktspējas navigācija (*PBN*):

a) attiecīgā *PBN* specifikācija ir norādīta *AFM* vai citā dokumentā, ko apstiprinājusi sertifikācijas iestāde kā daļu no lidojumderīguma novērtējuma vai kas balstās uz šādu apstiprinājumu; un

b) gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar attiecīgo navigācijas specifikāciju un ierobežojumiem *AFM* vai citā iepriekš minētajā dokumentā.

▼M4

SPO.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras

Gaisa kuģa kapteinis ievēro publicētās trokšņa mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus nodrošinot, ka drošībai ir augstāka prioritāte nekā trokšņa mazināšanai.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – *IFR* lidojumi

a) Ekspluatants norāda metodi, pēc kuras nosakāms minimālais lidošanas absolūtais augstums, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos *IFR* lidojuma maršruta posmos.

b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālos lidošanas absolūtos augstumus, izmantojot šo metodi. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

▼M20

SPO.OP.130 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām un helikopteriem

a) Ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:

1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un

2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.

b) Degvielas/enerģijas shēma:

1) ir piemērota īstenotās ekspluatācijas veidam(-iem) un

2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.

SPO.OP.131 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām un helikopteriem

a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros ekspluatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.

b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:

▼**M20**

1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:

i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai gadījumā, ja šādi dati nav pieejami,

ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati, un

2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:

i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;

ii) paredzamās masas;

iii) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi;

iv) atlikto tehniskās apkopes elementu un/vai konfigurācijas noviržu ietekme un

v) paredzamās kavēšanās.

c) Attiecībā uz lidmašīnām ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;

2) lidojuma degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nosēšanās brīdim galamērķa lidlaukā;

3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;

4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju:

i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai

ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, lai kompensētu galamērķa rezerves lidlauka trūkumu;

5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas jāaizsargā, lai nodrošinātu drošu nosēšanos; lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, ekspluatants ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:

i) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma;

ii) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt;

▼**M20**

6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai droši nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas *ERA* lidlauka kritiskais scenārijs) dzinēja atteices vai dehermetizācijas gadījumā, atkarībā no tā, kam nepieciešams lielāks degvielas/enerģijas daudzums, pamatojoties uz pieņēmumu, ka šāda atteice notiek viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;

7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

d) Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver visus šādus elementus:

1) degvielu/enerģiju, kas vajadzīga, lai lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu;

2) ja ir vajadzīgs rezerves galamērķis, rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai veiktu aiziešanu uz otro riņķi paredzētās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un pēc tam lidotu uz norādīto rezerves galamērķi un veiktu nolaišanos un nosēšanos; un

3) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas jāaizsargā, lai nodrošinātu drošu nosēšanos; lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, ekspluatants ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:

i) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma; un

ii) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt;

4) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un

5) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.

e) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojums jāturpina uz galamērķa lidlauku, kas nav sākotnēji plānotais, ir pieejamas procedūras pārplānošanai lidojuma laikā, kuras piemēro vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai un kuras atbilst c) apakšpunkta 2.–7. punkta prasībām attiecībā uz lidmašīnām un d) apakšpunkta prasībām attiecībā uz helikopteriem.

f) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.135 Drošības instruktāža

a) Ekspluatants nodrošina, ka pirms pacelšanās funkciju speciālisti tiek instruēti par:

1) avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām;

2) pirms katra lidojumu vai lidojumu sērijas – ekspluatācijas procedūrām, kas saistītas ar specializēto funkciju.

b) Instruktāžu, kas minēta a) apakšpunkta 2) punktā, var aizstāt ar sākotnējo un periodisko mācību programmu. Šādos gadījumos ekspluatants nosaka arī prasmju uzturēšanas prasības.

SPO.OP.140 Gatavošanās lidojumam

▼M9

a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka kosmosa iekārtas, zemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.

▼M21

b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkaimes, kā arī gatavojoties visiem *IFR* lidojumiem, veic šādas darbības:

1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un

2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

SPO.OP.143 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar *DH*, kas mazāks nekā 250 pēdas,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m vai 800 m lielāka nekā instrumentālās nolaišanās darbības *RVR/VIS* minimumi, izmantojot lielāko no šīm robežvērtībām; vai

b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar *DH* vai *MDH*, kas ir 250 pēdas vai lielāks,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un

2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai

▼M21

c) rezerves lidlaukā bez instrumentālās nolaišanās procedūras,

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

SPO.OP.144 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Ekspluatants izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

a) rezerves lidlaukā ar *IAP*:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar *IAP*; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai

b) rezerves lidlaukā bez *IAP*:

1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un

2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.

▼M4

SPO.OP.145 Pacelšanās rezerves lidlauki – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

▼M21

a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir sliktāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.

▼M4

b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:

1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem – ne tālāk kā vienas stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar vienu dzinēju bezvēja standarta apstākļos; un

2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem – ne tālāk kā divu stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams, kad viens no dzinējiem nedarbojas (*OEI*), saskaņā ar *AFM* noteikumiem bezvēja standarta apstākļos.

c) Lidlauku izvēlas par pacelšanās rezerves lidlauku, ja pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā izmantošanas laikā nosacījumi atbildīs attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai pārsniegs tos.

▼M4

SPO.OP.150 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai

▼M20

b) Paredzētās nosēšanās vieta ir norādīta kā izolēts lidlauks un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra, un

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 2 stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs abi turpmāk minētie meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu apakšējās robežas augstums par vismaz 300 m (1 000 pēdām) pārsniegs instrumentālās nolaišanās procedūras minimumu;

ii) redzamība būs vismaz 5,5 km vai par 4 km pārsniegs attiecīgās procedūras minimumu.

▼M4

SPO.OP.151 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālā nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

1) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai

b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentāla nolaišanās procedūra;

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālās nolaišanās procedūras minimālās prasības;

ii) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai.

▼M9

_____

SPO.OP.152 Galamērķa lidlauki – instrumentālās nolaišanās darbības

Komandieris nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā, ja ir zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.

▼M4

SPO.OP.155 Degvielas uzpildīšana, personām iekāpjot gaisa kuģī, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no gaisa kuģa

a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (*AVGAS*) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad personas iekāpj gaisa kuģī, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa.

▼M20

b) Izmantojot citu veidu degvielu/enerģiju, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

SPO.OP.157 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem

a) Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai:

1) kad gaisa kuģī neiekāpj vai no tā neizkāpj funkciju speciālisti;

2) ja lidlauka vai ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;

3) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);

4) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu; un

5) ja ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (*RFF*) iespējas vai aprīkojums.

b) Ekspluatants novērtē riskus, kas saistīti ar degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties.

c) Ekspluatants izstrādā atbilstīgas procedūras, kas jāievēro visam iesaistītajam personālam, piemēram, apkalpes locekļiem, funkciju speciālistiem, un personālam, kas veic darbības uz zemes.

d) Ekspluatants nodrošina, ka tā apkalpes locekļi, personāls, kas veic darbības uz zemes, kā arī visi procedūrās iesaistītie funkciju speciālisti ir pienācīgi apmācīti.

e) Ekspluatants nodrošina, ka procedūras helikoptera degvielas uzpildei, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, ir izklāstītas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

▼M11

SPO.OP.160 Radioaustiņu izmantošana

Katram gaisa kuģa apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus pilotu kabīnē, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar *ATS*, pārējiem apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem.

▼M4

SPO.OP.165 Smēķēšana

Gaisa kuģa kapteinis neatļauj smēķēt gaisa kuģī vai tad, kad gaisa kuģī uzpilda vai no tā nolej degvielu.

▼M4

SPO.OP.170 Meteoroloģiskie apstākļi

▼M21

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *VFR* lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbildīs piemērojamajiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.

▼M4

c) Ja lidojumā ir *VFR* un *IFR* segmenti, – ciktāl būtiski – ir piemērojama a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija

SPO.OP.175 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidlaukos

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas atļauts saskaņā ar *AFM* noteikumiem.

b) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atledošanas un pretapledošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.

SPO.OP.176 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojuma laikā

a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai apzināti lido iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumu Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā minētajos apstākļos.

b) Ja apledojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai ir sertificēts gaisa kuģis, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledojuma apstākļos, lidojumā apledo, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo *ATC* par ārkārtas situāciju.

c) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos.

▼M21

SPO.OP.180 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.185 Nestandarta situāciju simulēšana lidojumā

Izņemot gadījumu, kad funkciju speciālists gaisa kuģī atrodas apmācības nolūkos, gaisa kuģa kapteinis, pārvadājot funkciju speciālistus, nedrīkst simulēt:

a) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai

b) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).

▼M20

SPO.OP.190 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā

a) Ekspluatants, kas ekspluatē kompleksus gaisa kuģus ar dzinēju, izstrādā procedūru, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.

b) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.

c) Gaisa kuģa kapteinis ar ziņojumu "MINIMUM FUEL" informē gaisa satiksmes vadības (*ATC*) dienestu par "minimāla degvielas/enerģijas daudzuma" stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:

1) ir apņēmies nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un

2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.

d) Gaisa kuģa kapteinis, apraidot ziņojumu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", paziņo par "degvielas/enerģijas avārijas situāciju", ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

▼M4

SPO.OP.195 Papildu skābekļa lietošana

a) Ekspluatants nodrošina, lai funkciju speciālisti un apkalpes locekļi pastāvīgi lietotu skābekli ikreiz, kad salona augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu augstumu, un ikreiz, kad salona augstums pārsniedz 13 000 pēdu, ja vien ar kompetentās iestādes lēmumu un saskaņā ar *SOP* nav atļauts citādi.

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – un ciktāl tas neattiecas uz izpletņu ekspluatāciju – kompleksās lidmašīnās un helikopteros var veikt īsas iepriekš tekstā noteikta ilguma novirzes augstumā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli, ja saņemta iepriekšēja atļauja no kompetentās iestādes saskaņā ar šādiem apsvērumiem:

1) novirzes ilgums virs 13 000 pēdām nepārsniedz 10 minūtes, vai, ja novirze jāveic ilgāk, laiks nepārsniedz precīzi īpašā uzdevuma veikšanai nepieciešamo laiku;

2) lidojumu neveic augstumā virs 16 000 pēdām;

3) drošības instruktāžā saskaņā ar SPO.OP.135. punktu iekļauta apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem paredzēta piemērota informācija par hipoksijas ietekmi;

4) *SOP* attiecīgajam ekspluatācijas veidam, atspoguļojot 1), 2) un 3) punktu;

▼M4

5) ekspluatanta iepriekšējā pieredze ekspluatācijā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli;

6) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu individuālā pieredze un fizioloģiskā spēja pielāgoties lielam augstumam; un

7) bāzes augstums, kur atrodas ekspluatants vai no kurienes veic ekspluatāciju.

SPO.OP.200 Zemes tuvuma noteikšana

a) Ja kāds lidojuma apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kurš veic lidojumu, īsteno tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumus padarītu drošus.

b) Specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot zemes tuvuma brīdināšanas sistēmu, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no zemes, kas mazāks par attālumu, kādā aktivizējas zemes tuvuma brīdināšanas sistēma.

SPO.OP.205 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (*ACAS*)

▼M9

a) Kad *ACAS* ir uzstādīta un darbspējīga, ekspluatants ievieš ekspluatācijas procedūras un apmācības programmas, lai lidojuma apkalpe būtu pienācīgi apmācīta izvairīties no sadursmēm un kompetenta izmantot *ACAS II* ierīces.

▼M4

b) Specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot *ACAS II*, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no otra gaisa kuģa, kas mazāks par attālumu, kādā *ACAS* aktivizējas.

▼M21

SPO.OP.210 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietverto informāciju par veiktspēju; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;

2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;

3) gaisa kuģa veiktspēju;

4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

▼M16

SPO.OP.211 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.

▼M21

SPO.OP.215 Nolaišanās sākums un turpinājums

a) Ja paziņotā redzamība (VIS) vai noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:

1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

b) Ja paziņotā *RVR* ir mazāka nekā 550 m un noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteriem neturpina:

1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

2) nolaišanās beigu posma segmentā (*FAS*), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.

c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.

d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc *DA/H* vai *MDA/H*, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.

e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja *RVR* nav paziņota un paziņotā *VIS* ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (*CMV*) ir lielāka par piemērojamo minimumu, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*.

f) Neatkarīgi no a) un b) apakšpunkta, ja nav paredzēts nosēsties, instrumentālo nolaišanos drīkst turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*. Aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.

▼M11

_____

▼M4

SPO.OP.230 Standarta ekspluatācijas procedūras

a) Pirms specializētas ekspluatācijas sākuma ekspluatants veic riska novērtējumu, izvērtējot attiecīgās darbības sarežģītību, lai noteiktu apdraudējumu un saistīto risku, kas piemīt šai darbībai, un lai noteiktu riska mazināšanas pasākumus.

b) Pamatojoties uz riska novērtējumu, ekspluatants nosaka standarta ekspluatācijas procedūras (*SOP*), kas piemērotas specializētajai darbībai un izmantotajam gaisa kuģim, ņemot vērā E apakšdaļas prasības. *SOP* ir lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļa vai atsevišķs dokuments. *SOP* regulāri pārskata un attiecīgā gadījumā atjaunina.

c) Ekspluatants nodrošina, ka specializēto ekspluatāciju veic saskaņā ar *SOP*.

▼M21

SPO.OP.235 *EFVS* 200 darbības

a) Ekspluatants, kas plāno veikt EFVS 200 darbības ar ekspluatācijas kredītiem un bez speciāla apstiprinājuma, nodrošina, ka:

1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;

▼M21

2) tiek izmantoti tikai *EFVS* darbībām piemēroti skrejceļi, *FATO* un *IAP*;

3) lidojuma apkalpe ir kompetenta veikt paredzēto ekspluatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;

4) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras;

5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);

6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;

7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji ekspluatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un

8) lidlauka ekspluatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.

b) Ekspluatants neveic *EFVS* 200 darbības, veicot *LVO*.

c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta ekspluatants *EFVS* 200 darbību veikšanai var izmantot *EVS*, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.

▼M4

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢA VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

SPO.POL.100 Ekspluatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi

▼M11

a) Ikvienā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa slodzei, masai un smaguma centra (*CG*) atrašanās vietai jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti attiecīgajā rokasgrāmatā.

▼M4

b) Gaisa kuģī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot ekspluatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz *AFM*.

▼M11

SPO.POL.105 Masa un līdzsvars

a) Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa masa un *CG* ir noteikts, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas ekspluatācijā. Ņem vērā un pienācīgi reģistrē veiktās pārbūves un remontu kopējo ietekmi uz masu un līdzsvaru. Šādu informāciju dara pieejamu gaisa kuģa kapteinim. Ja pārbūves ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.

▼M14

b) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.

▼M20

SPO.POL.110 Masas un līdzsvara sistēma – lidmašīnu un helikopteru komerciāla ekspluatācija un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciāla ekspluatācija

a) Ekspluatants izveido masas un līdzsvara sistēmu, ar ko katram lidojumam vai lidojumu kopumam nosaka:

1) gaisa kuģa sauso ekspluatācijas masu;

2) derīgās kravas masu;

3) degvielas/enerģijas kravas masu;

4) gaisa kuģa kravu un kravas izvietojumu;

5) pacelšanās masu, nosēšanās masu un masu bez degvielas/enerģijas, un

6) piemērojamās gaisa kuģa smaguma centra (*CG*) atrašanās vietas.

b) Lidojuma apkalpei jābūt līdzekļiem, ar ko atkārtot un pārbaudīt masas un līdzsvara aprēķinus, par pamatu ņemot elektroniskos aprēķinus.

c) Ekspluatants izveido procedūru, kas gaisa kuģa kapteinim ļauj noteikt degvielas/enerģijas kravas masu pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.

▼M26

d) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

1) kravas iekraušanu gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki;

2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.

e) Ekspluatants ekspluatācijas rokasgrāmatā norāda iekraušanas un masas un līdzsvara sistēmas principus un metodes, kas atbilst a) līdz d) apakšpunktā izklāstītajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

▼M4

SPO.POL.115 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – lidmašīnu un helikopteru komerciāla ekspluatācija un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciāla ekspluatācija

a) Ekspluatants pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentāciju, kurā precizē kravas un tās izvietojuma nosacījumus tā, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:

1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;

2) lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums (attiecīgā gadījumā);

3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;

4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;

5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais *CG*;

▼M20

6) degvielas/enerģijas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas/enerģijas masa;

7) to patērējamo krājumu masa, kas nav degviela/enerģija (vajadzības gadījumā);

8) kravas sastāvs;

9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas/enerģijas;

▼M4

10) piemērojamās gaisa kuģa *CG* atrašanās vietas; un

11) masas un *CG* robežvērtības.

▼M4

b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā svara un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.

SPO.POL.116 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – atvieglojumi

Neatkarīgi no SPO.POL.115. punkta a) apakšpunkta 5) punkta masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt *CG* atrašanās vietu, ja kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru.

SPO.POL.120 Veiktspēja – vispārējas prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

SPO.POL.125 Pacelšanās masas ierobežojumi – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Ekspluatants nodrošina, ka:

a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:

1) veicot pacelšanos, kā noteikts SPO.POL.130. punktā;

2) lidojuma laikā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (*OEI*), kā noteikts SPO.POL.135. punktā; un

3) veicot nosēšanos, kā noteikts SPO.POL.140. punktā,

ņemot vērā paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas;

b) masa pacelšanās sākumā nekad nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstumam virs jūras līmeņa un – ja tos izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai – citus vietējos atmosfēras apstākļus; un

c) paredzētā masa paredzētajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā nekad nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst minēto lidlauku vai ekspluatācijas vietu augstumam virs jūras līmeņa un – ja tos izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai – citus vietējos atmosfēras apstākļus.

SPO.POL.130 Pacelšanās – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

1) aprēķinātā pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances;

2) aprēķinātā ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka par pieejamo ieskrējiena distanci;

3) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V1 vienotu vērtību, kur V1 ir norādīts *AFM*; un

▼M4

4) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

b) Ciktāl tas neattiecas uz lidmašīnu, kas aprīkota ar turbopropelleru dzinējiem un kuras maksimālā pacelšanās masa ir ne vairāk kā 5 700 kg, dzinēja atteices gadījumā pacelšanās laikā gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidmašīna spēj:

1) pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances vai pieejamā skrejceļa garuma robežās; vai

2) turpināt pacelšanos un izvairīties no visiem šķēršļiem lidojuma trajektorijā ar pienācīgu rezervi, līdz lidmašīna atrodas stāvoklī, kas atbilst SPO.POL.135. punktam.

SPO.POL.135 Viena dzinēja atteice – lidojuma laikā – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka tad, ja kādā maršruta punktā rodas dzinēja atteice, vairākdzinēju lidmašīna spēj turpināt lidojumu uz piemērotu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, nevienā brīdī nelidojot zemāk par minimālo šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu.

SPO.POL.140 Nosēšanās – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pēc visu šķēršļu pārlidošanas ar drošu augstuma rezervi nolaišanās trajektorijā ikvienā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā lidmašīna spēj nosēsties un apstāties vai hidroplāns spēj pieejamajā nosēšanās attālumā sasniegt apmierinoši zemu ātrumu. Uz nolaišanās un nosēšanās metožu paredzamajām variācijām pielaide attiecināma tad, ja šāda pielaide nav noteikta, plānojot veiktspējas datus.

SPO.POL.145 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – lidmašīnas

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 pēdām) virs blīvi neapdzīvotas teritorijas, ekspluatējot lidmašīnu, kura nevar uzturēt horizontālu lidojumu kritiskā dzinēja atteices gadījumā, ekspluatants:

a) nosaka ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā;

b) izveido mācību programmu apkalpes locekļiem; un

c) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti uz klāja ir instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.POL.146 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – helikopteri

a) Gaisa kuģa kapteinis gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotiem apgabaliem drīkst ekspluatēt, ja:

1) helikopters ir sertificēts A vai B kategorijā; un

2) ir noteikti drošības pasākumi, lai pārmērīgi neapdraudētu cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes, un ir atļauta helikoptera *SOP* ekspluatācija.

b) Ekspluatants:

1) nosaka ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā;

2) izveido mācību programmu apkalpes locekļiem; un

3) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti uz klāja ir instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

▼M4

c) Ekspluatants nodrošina, ka pacelšanās, nosēšanās masa vai masa karāšanās režīmā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta:

1) karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes (*HOGE*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā; vai

2) ja saglabājas apstākļi, kuros, visticamāk, *HOGE* nav iespējams, helikoptera masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē (*HIGE*), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā, ja dominējošie apstākļi pieļauj karāšanos zemes ietekmē ar maksimālo noteikto masu.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

SPO.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:

1) lidojuma apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;

2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību SPO.IDE.A.215. punktam;

3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību SPO.IDE.A.220. punktam; vai

4) uzstāda lidmašīnā.

▼M15

b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

1) rezerves drošinātāji;

2) pārnēsājamie lukturi;

3) precīzais hronometrs;

4) karšu turētājs;

5) pirmās palīdzības komplekti;

6) izdzīvošanas un signalizēšanas iekārtas;

7) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces;

8) vienkāršs *PCDS*, ko funkciju speciālists izmanto par ierobežotājierīci.

c) Instrumenti, iekārtas vai piederumi, kas nav prasītas šajā pielikumā (Part-SPO), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma punktiem SPO.IDE.A.215 un SPO.IDE.A.220;

2) šie instrumenti, iekārtas vai piederumi – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.

▼M4

d) Instrumenti un iekārtas ir pa rokai vai sasniedzami no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.

▼M4

e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no sava posteņa bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

f) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

▼M15

SPO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, ja vien nav izpildīts viens no šādiem nosacījumiem:

a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*), ja tāds izveidots;

b) attiecībā uz kompleksām lidmašīnām ar dzinēju un visām komerciālā ekspluatācijā izmantotām lidmašīnām kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu;

c) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām.

▼M4

SPO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

SPO.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnām ir:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;

b) navigācijas/pozīcijas gaismas;

c) nosēšanās gaisma;

d) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstoši apgaismotas;

e) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi kabīnes nodalījumi būtu apgaismoti;

f) pārnēsājams lukturītis katram apkalpes loceklim norādītajā postenī; un

g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

SPO.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar *VFR* – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M4

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos; un

6) slīdēšanu kompleksām lidmašīnām ar dzinēju.

▼M4

b) Lidmašīnām, kuras vizuālos meteoroloģiskos apstākļos ekspluatē naktī, papildus a) apakšpunktā noteiktajām ierīcēm ir jābūt aprīkotām ar:

1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:

i) griešanos un slīdēšanu;

ii) telpisko stāvokli;

iii) vertikālo ātrumu; un

iv) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.

c) Kompleksās lidmašīnās ar dzinēju, kuras ekspluatē saskaņā ar *VMC* virs ūdens un apgabalos, kur nav redzama zeme, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

d) Lidmašīnās, ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

e) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, lidmašīnai jābūt aprīkotai ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M4

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) slīdēšanu vai – attiecīgā gadījumā – griešanos un slīdēšanu;

4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);

5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā);

6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā); un

7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā).

SPO.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar *IFR* – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt:

a) ierīcēm, kas mēra un rāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M4

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) griešanos un slīdēšanu;

7) telpisko stāvokli;

▼M4

8) stabilizētu kursu;

9) ārējā gaisa temperatūru; un

10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota postenī jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M4

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) griešanos un slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli;

6) stabilizētu kursu; un

7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā);

d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ; un

e) ja kompleksas lidmašīnas ar dzinēju ekspluatē saskaņā ar *IFR*, papildus a), b), c) un d) apakšpunktā minētajam tajās ir jābūt šādam aprīkojumam:

1) alternatīvam statiskā spiediena avotam;

2) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;

3) otram neatkarīgam līdzeklim, kas mēra un parāda augstumu, ja vien tāds jau nav uzstādīts saskaņā ar e) apakšpunkta 1) punktu; un

▼M15

4) avārijas barošanas avots, kas ir neatkarīgs no galvenās elektroenerģijas ražošanas sistēmas, ar ko vismaz 30 minūtes darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu. Avārijas elektroenerģijas padeve automātiski ir spēkā pēc galvenās elektroenerģijas ražošanas sistēmas pilnīgas atteices, un instrumentam vai instrumentu panelim norāda, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina ar avārijas elektroenerģiju.

▼M4

SPO.IDE.A.126 Papildu iekārtas vienpilota ekspluatācijai saskaņā ar *IFR*

Kompleksās lidmašīnās ar motoru, kuras ekspluatē saskaņā ar *IFR* ar vienu pilotu, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

▼M12

SPO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (*TAWS*)

a) Turbodzinēju lidmašīnas ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*), kas ir lielāka par 5 700 kg, vai *MOPSC*, kas ir lielāka par deviņām vietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst prasībām, kuras noteiktas:

▼M12

1) A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) pirmo reizi izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai

2) B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kurām individuālais *CofA* pirmo reizi izdots ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī.

b) Ja turbodzinēju lidmašīnas, kurām individuālais *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2019. gada 1. janvāra un kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir no sešām līdz deviņām vietām, izmanto komercpārvadājumos, tās aprīko ar *TAWS*, kas atbilst B klases iekārtām noteiktajām prasībām, kā norādīts pieņemamā standartā.

▼M4

SPO.IDE.A.131 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (*ACAS II*)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav noteikts citādi, turbodzinēju lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5 700 kg, jāuzstāda *ACAS II*.

SPO.IDE.A.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai *IMC* apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

a) hermetizētās lidmašīnās;

b) nehermetizētās lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5 700 kg;

SPO.IDE.A.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

a) Lidmašīnās, ko ekspluatē iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos naktī, aprīko ar ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

SPO.IDE.A.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

SPO.IDE.A.140 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces

a) Ar pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīci (*CVR*) aprīko:

1) lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un

2) lidmašīnas ar *MCTOM*, kas lielāka par 2 250 kg un:

i) kas sertificētas ekspluatācijai ar minimālo apkalpes locekļu skaitu – vismaz diviem pilotiem;

ii) kam uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāki turbopropelleru dzinēji; un

▼M4

iii) kam tipa sertifikāts pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.

▼M8

b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

▼M18

1) pēdējās 25 stundās — lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg un kuru individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai

▼M8

2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.

▼M4

c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:

1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp skaņas signālus bez pārtraukuma, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikrofona un maskas mikrofona; un

4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

d) *CVR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

e) Papildus d) apakšpunkta noteikumiem un atkarībā no elektroenerģijas piegādes – *CVR* iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.

▼M8

f) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M4

SPO.IDE.A.145 Lidojuma parametru reģistrators

a) Lidmašīnām, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg un kam *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar *FDR*, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.

b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz par 25 iepriekšējām stundām.

c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.

▼M4

d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M16

SPO.IDE.A.146 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

a) Turbodzinēju lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 2 250 kg vai lielāka, un lidmašīnas, kuru *MOPSC* ir vairāk par 9 vietām, aprīko ar lidojuma parametru reģistratoru, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

1) uz tām neattiecas SPO.IDE.A.145. punkta a) apakšpunkta darbības joma;

2) tās izmanto komerciāliem pārvadājumiem;

3) to individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.

b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.

c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās 5 stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.

d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.

▼M4

SPO.IDE.A.150 Datu pārraides reģistrators

a) Lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:

1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

▼M4

2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu vieglas izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.

c) Reģistratoram jāspēj saglabāt datus vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts SPO.IDE.A.140. punktā attiecībā uz *CVR* ierīcēm.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M4

e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar SPO.IDE.A.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR* sākšanas un beigšanas loģikai.

SPO.IDE.A.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par *CVR* un prasībām par *FDR* var nodrošināt ar:

a) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru, ja lidmašīnai jābūt aprīkotai ar *CVR* vai *FDR*; vai

b) diviem kopējiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem, ja lidmašīnai jābūt aprīkotai ar *CVR* un *FDR*.

SPO.IDE.A.160 Sēdvietas, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

Lidmašīnas aprīko ar:

a) sēdekli vai posteni katram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam uz klāja;

b) sēdekļa drošības jostu katrā sēdeklī un ierobežotājierīcēm – katrā postenī;

▼M9

c) lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju – vienā punktā atsprādzējamu sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katrā apkalpes locekļa sēdeklī – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmoreiz izdota 2016. gada 25. augustā vai vēlāk;

d) kompleksām lidmašīnām ar dzinēju – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kurā iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeņa augšdaļu ātruma straujas samazināšanās gadījumā:

1) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim; un

2) katram novērotāja sēdeklim lidojuma apkalpes kabīnē;

▼M15

e) d) punktā prasītā sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

1) ir atsprādzējama vienā punktā;

2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem un visiem sēdekļiem, kas atrodas blakus pilota sēdeklim, jāatbilst vienam no šiem:

▼M15

i) divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi;

ii) diagonāla plecu siksna un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi, šādās lidmašīnās:

A) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk un kuras atbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā;

B) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka un *MOPSC* ir deviņas vietas vai mazāk un kuras neatbilst avārijas nosēšanās dinamiskajiem nosacījumiem, kas definēti piemērojamajā sertifikācijas specifikācijā, un kurām individuālā *CofA* pirmoreiz izdota pirms 2016. gada 25. augusta.

▼M4

SPO.IDE.A.165 Pirmās palīdzības komplekti

a) Lidmašīnās jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.A.170 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus vismaz:

1) visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;

2) visu laiku, kad hermetizācijas zuduma un lidojuma nosacījumu dēļ barometriskais augstums lidojuma apkalpes un kabīnes nodalījumā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām;

3) jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums lidojuma apkalpes un kabīnes nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām; un

4) vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai ja lidmašīnu ekspluatē zemāk par šo augstumu, bet apstākļos, kas neļauj 4 minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.

c) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē lidojuma augstumā virs 25 000 pēdām, papildus jābūt arī:

1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un

2) kompleksu lidmašīnu ar dzinēju gadījumā – ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

SPO.IDE.A.175 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

▼M4

b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

2) visas personas gaisa kuģī visu laiku, kamēr barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir virs 13 000 pēdām.

c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta – noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

SPO.IDE.A.180 Pārnēsājamie ugunsdzēšanas aparāti

▼M14

a) Lidmašīnās, izņemot ELA1 lidmašīnas, ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēšamais aparāts:

1) pilotu kabīnē; un

2) katrā salona nodalījumā, kas ir nošķirts no pilotu kabīnes, izņemot, ja lidojuma apkalpe var viegli piekļūt šim nodalījumam.

▼M4

b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

SPO.IDE.A.181 Avārijas cirvji un laužņi

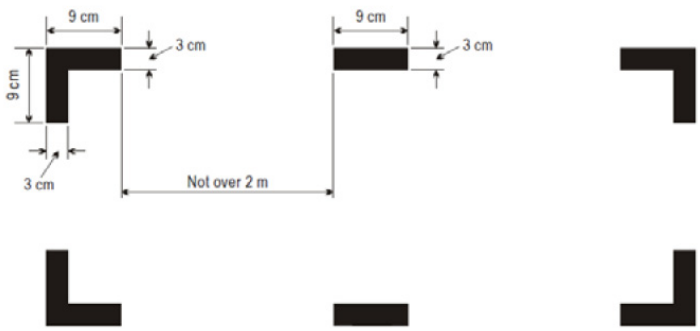
Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg, lidojuma apkalpes nodalījumā novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai lauzni.

SPO.IDE.A.185 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



SPO.IDE.A.190 Avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)

▼M8

a) Lidmašīnās uzstāda:

1) jebkura tipa *ELT* vai Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošu gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzekli, ja *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;

▼M8

2) automātisku *ELT* vai Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikuma (*Part-CAT*) CAT.GEN.MPA.210. punkta prasībām atbilstošu gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšanas līdzekli, ja *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija, vai

3) glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) vai personas atrašanās vietu norādošo bāku (*PLB*), ko pārvadā apkalpes loceklis vai funkciju speciālists, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo pasažieru vietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.

▼M4

b) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.IDE.A.195 Lidojumi virs ūdens

a) Katrai personai, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta:

1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:

i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no cietzemes; vai

ii) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu iespējama piespiedu nosēšanās uz ūdens;

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens; un

3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, ka ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko lielumu.

b) Katru glābšanas vesti aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:

1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgās lidmašīnas lielumam, svaram un apkalpošanas tipam; un

2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:

1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;

2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, un kas ir novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

SPO.IDE.A.200 Izdzīvošanas aprīkojums

a) Lidmašīnām, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotām ar:

1) signalizācijas ierīcēm avārijas signālu raidīšanai;

2) vismaz vienu izdzīvošanas *ELT* (*ELT* (*S*)); un

▼M4

3) izdzīvošanas papildu aprīkojumu maršrutam, kuru paredzēts nolidot, ņemot vērā gaisa kuģī atrodošos personu skaitu.

b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3) punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:

1) nelido tālāk par apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:

i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai

ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām; vai

2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, – lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamajiem lidojumderīguma noteikumiem.

SPO.IDE.A.205 Individuālie aizsardzības līdzekļi

Katra persona, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, valkā individuālo aizsargaprīkojumu atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.A.210 Radioaustiņas

a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā norādītajā postenī, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta.

b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pults ir pārraides poga.

SPO.IDE.A.215 Radiosakaru iekārtas

a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru standarta radiopārraides apstākļos iespējams:

1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;

2) jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju;

3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un

4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

SPO.IDE.A.220 Navigācijas iekārtas

a) Lidmašīnās jābūt navigācijas iekārtām, kas vajadzīgas, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

1) *ATS* lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un

2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

▼M4

b) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Lidmašīnās, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotam aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur tai paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

▼M9

d) *PBN* darbībās gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M4

SPO.IDE.A.225 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

▼M9

SPO.IDE.A.230 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼M4

2. SADAĻA

Helikopteri

SPO.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:

1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;

2) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.H.215. punkta prasības;

3) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.H.220. punkta prasības; vai

4) ir uzstādīti helikopterā.

▼M15

b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

1) pārnēsājamie lukturi;

▼M15

2) precīzais hronometrs;

3) pirmās palīdzības komplekts;

4) izdzīvošanas un signalizēšanas iekārtas;

5) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces.

6) bērnu ierobežotājsistēma.

7) vienkāršs *PCDS*, ko funkciju speciālists izmanto par ierobežotājierīci.

c) Instrumenti, iekārtas vai piederumi, kas nav prasītas šajā pielikumā (Part-SPO), kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet atrodas lidojumā, atbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpes locekļi neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 II pielikumam vai šā pielikuma SPO.IDE.H.215. un SPO.IDE.H.220. punktu;

2) šie instrumenti, iekārtas vai piederumi – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.

▼M4

d) Instrumenti un iekārtas ir pa rokai vai sasniedzami no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.

e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no sava posteņa bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.

f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

▼M15

SPO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem helikoptera instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, ja vien nav izpildīts viens no šādiem nosacījumiem:

a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*), ja tāds izveidots;

b) attiecībā uz kompleksiem helikopteriem ar dzinēju un visiem komerciālā ekspluatācijā izmantotiem helikopteriem kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē helikopteru saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu;

c) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

▼M4

SPO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Helikopteriem, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkotiem ar:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;

b) navigācijas/pozīcijas gaismām;

c) nolaišanās lukturi;

d) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;

▼M4

e) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus kabīnes nodalījumus;

f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa postenī; un

g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

SPO.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar *VFR* – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, jābūt aprīkotiem ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M4

4) izmērīto gaisa ātrumu; un

5) slīdēšanu.

b) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* lidojumos virs ūdens un apgabalos, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar *VMC* naktī, papildus a) apakšpunktā minētajam aprīkojam jābūt:

1) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:

i) telpisko stāvokli;

ii) vertikālo ātrumu; un

iii) stabilizētu kursu;

2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un

3) kompleksu helikopteru ar dzinēju gadījumā – līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ.

c) Helikopteros, ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad tie nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

d) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M4

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) slīdēšanu;

4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);

5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā); un

6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā).

▼M4

SPO.IDE.H.125 Ekspluatācija saskaņā ar *IFR* – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, jābūt aprīkotiem ar:

a) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:

1) magnētisko kursu;

2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

▼M15

3) Barometriskais augstums;

▼M4

4) izmērīto gaisa ātrumu;

5) vertikālo ātrumu;

6) slīdēšanu;

7) telpisko stāvokli;

8) stabilizētu kursu; un

9) ārējā gaisa temperatūru;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti – papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:

▼M15

1) Barometriskais augstums;

▼M4

2) izmērīto gaisa ātrumu;

3) vertikālo ātrumu;

4) slīdēšanu;

5) telpisko stāvokli; un

6) stabilizētu kursu;

d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā prasīto gaisa ātruma mērīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;

e) papildu rezerves instrumentu, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli; un

f) kompleksiem helikopteriem ar dzinēju:

1) alternatīvu statiskā spiediena avotu; un

2) karšu turētāju, uzstādītu informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

SPO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar *IFR*

Helikopteros, ko ekspluatē viens pilots saskaņā ar *IFR*, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

▼M4

SPO.IDE.H.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Helikopteros, kurus ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

SPO.IDE.H.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī – kompleksi helikopteri ar dzinēju

a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādam, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

SPO.IDE.H.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

SPO.IDE.H.140 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces

a) Helikopteriem, kuru *MCTOM* ir lielāka par 7 000 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotiem ar *CVR*.

b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz pēdējās divās stundās.

c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:

1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;

2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;

3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp skaņas signālus bez pārtraukuma, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona; un

4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

d) *CVR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Papildus d) apakšpunkta noteikumiem un atkarībā no elektroenerģijas piegādes *CVR* iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.

▼M8

f) Ja *CVR* nav atdalāma, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *CVR* ir atdalāma, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M4

SPO.IDE.H.145 Lidojuma parametru reģistrators

a) Helikopteriem, kuru *MCTOM* pārsniedz 3 175 kg un kam *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotiem ar *FDR*, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.

b) *FDR* ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēja jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus vismaz par 10 iepriekšējām stundām.

c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.

d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

▼M8

e) Ja *FDR* nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja *FDR* ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M16

SPO.IDE.H.146 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

a) Turbodzinēju helikopterus, kuru *MCTOM* ir 2 250 kg vai lielāka, aprīko ar lidojuma parametru reģistratoru, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

▼M20

1) uz tiem neattiecas SPO.IDE.H.145. punkta a) apakšpunkta darbības joma;

▼M16

2) tos izmanto komerciāliem pārvadājumiem;

3) to individuālais *CofA* pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.

b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.

c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās 5 stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.

d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.

▼M4

SPO.IDE.H.150 Datu pārraides reģistrators

a) Helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:

1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

i) datu pārraides sākumu;

ii) dispečera un pilota saziņu;

▼M4

iii) veikto uzraudzību;

iv) lidojuma informāciju;

v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;

vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un

vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem datu pārraides sakaru ierakstiem un ko glabā ārpus helikoptera; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu vieglas izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.

c) Reģistratoram jāspēj saglabāt datus vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts SPO.IDE.H.140. punktā attiecībā uz *CVR* ierīcēm.

▼M8

d) Ja reģistrators nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu zem ūdens. Vēlākais no 2020. gada 1. janvāra minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja reģistrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.

▼M4

e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar SPO.IDE.H.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR* sākšanas un beigšanas loģikai.

SPO.IDE.H.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par *CVR* un *FDR* var nodrošināt, uzstādot vienu kopēju parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoru.

SPO.IDE.H.160 Sēdvietas, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

a) Helikopteros uzstāda:

1) sēdekli vai posteni katram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam uz klāja;

2) sēdekļa drošības jostu katrā sēdeklī un ierobežotājierīces – katrā postenī;

3) helikopteros, kam *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim; un

4) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējamai vienā punktā.

▼M4

SPO.IDE.H.165 Pirmās palīdzības komplekti

a) Helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

1) ir viegli pieejami lietošanai; un

2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.H.175 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā augstumā, kad vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotiem ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

2) visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir virs 13 000 pēdām.

c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta – noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

SPO.IDE.H.180 Pārnēsājamie ugunsdzēšanas aparāti

a) Helikopteros, izņemot *ELA2* helikopterus, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēšanas aparātam:

1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un

2) katrā kabīnes nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodalījuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

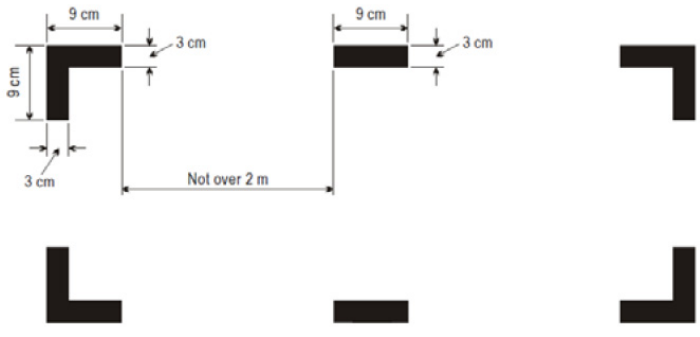
b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

SPO.IDE.H.185 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



▼M4

SPO.IDE.H.190 Avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)

a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai vietu konfigurācijai vairāk par sešām vietām, jābūt:

1) automātiskam *ELT*; un

2) vienam glābšanas *ELT* (*ELT* (*S*)) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā triju minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai vietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt *ELT* (*S*) vai personas vietu norādošajai bākai (*PLB*), ko pārvadā apkalpes loceklis vai funkciju speciālists.

c) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

SPO.IDE.H.195 Lidojumi virs ūdens – helikopteri, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju

a) Helikopteros katrai personai, kas tajā atrodas, ir paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai tā būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai posteņa, kuras lietošanai tā paredzēta, ja attiecīgo helikopteru:

1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no cietzemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

2) lidojumos virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no cietzemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir izvietota virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst vairāk nekā 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārvadā:

1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;

2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, un kas ir novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un

3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, gaisa kuģa kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.IDE.H.197 Glābšanas vestes – kompleksi helikopteri ar dzinēju

a) Helikopteros katrai personai uz klāja ir paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai tā būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai posteņa, kuras lietošanai tā paredzēta, ja attiecīgo helikopteru:

▼M4

1) ekspluatē lidojumā virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;

2) ekspluatē lidojumā virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

3) tas paceļas vai nosēžas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens.

b) Katru glābšanas vesti aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

▼M9

SPO.IDE.H.198 Aizsargtērpi – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Katram cilvēkam helikopterā ir mugurā aizsargtērps, ja kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtēšanas, kurā ņemti vērā šādi apstākļi:

a) lidojumu veic virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj noturēties horizontālā lidojumā; un

b) kapteinim pieejamās laika ziņas vai prognozes vēstī, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par + 10 °C.

▼M4

SPO.IDE.H.199 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Helikopterus, ko ekspluatē:

a) lidojumā virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas atbilst vairāk nekā triju minūšu lidojuma attālumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, jābūt šādam aprīkojumam:

1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai ārkārtas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai;

2) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas *ELT* (*ELT* (*S*)); un

3) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

SPO.IDE.H.200 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteriem, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotiem ar:

a) signalizācijas ierīcēm avārijas signālu raidīšanai;

b) vismaz vienu izdzīvošanas *ELT* (*ELT* (*S*)); un

c) izdzīvošanas papildu aprīkojumu maršrutam, kuru paredzēts nolidot, ņemot vērā gaisa kuģī atrodošos personu skaitu.

▼M9

_____

▼M4

SPO.IDE.H.202 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgā helikoptera izmēram, svaram un apkalpošanas tipam; un

b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

SPO.IDE.H.203 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Kompleksiem helikopteriem ar dzinēju, kurus ekspluatē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no cietzemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, un helikopteriem, kuri nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un ar kuriem lido virs ūdens nelabvēlīgā apvidu tālāk par 50 jūras jūdzēm no cietzemes:

a) jābūt konstruētiem, lai tie varētu nosēsties uz ūdens saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem;

b) saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem jābūt sertificētiem nosēdināšanai uz ūdens; vai

c) jābūt aprīkotiem ar avārijas peldierīcēm.

SPO.IDE.H.205 Individuālais aizsargaprīkojums

Katra persona, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, valkā individuālo aizsargaprīkojumu atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.H.210 Radioaustiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam, apkalpes loceklim un/vai funkciju speciālistam savā postenī helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pults.

SPO.IDE.H.215 Radiosakaru iekārtas

a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:

   1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;

   2) saņemt meteoroloģisko informāciju;

   3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un

   4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

▼M4

c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un SPO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteros jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra pilota un apkalpes locekļa postenī.

SPO.IDE.H.220 Navigācijas iekārtas

a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas vajadzīgas, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

1) *ATS* lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un

2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

b) Helikopteru navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.

c) Helikopteros, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur tai paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

▼M9

d) *PBN* ekspluatācijā gaisa kuģis atbilst attiecīgas navigācijas specifikācijas lidojumderīguma sertifikācijas prasībām.

▼M15

e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.

▼M4

SPO.IDE.H.225 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

▼M9

SPO.IDE.H.230 Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

a) Aeronavigācijas datubāzes, ko izmanto sertificētu gaisa kuģa sistēmu lietojumos, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam.

b) Ekspluatants gādā, lai atjauninātas un negrozītas aeronavigācijas datubāzes tiktu laikus izdalītas un ievietotas visos gaisa kuģos, kam šie dati vajadzīgi.

c) Neatkarīgi no citām atgadījumu ziņošanas prasībām, kas noteiktas Regulā (ES) Nr. 376/2014, ekspluatants ziņo datubāzes piegādātājam par kļūdainu, nekonsekventu vai nepilnīgu datu gadījumiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu.

Tādos gadījumos ekspluatants informē lidojuma apkalpi un pārējo attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.

▼M14

_____

▼M11

_____

▼M4

E APAKŠDAĻA

ĪPAŠAS PRASĪBAS

1. SADAĻA

Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (*HESLO*)

▼M15

SPO.SPEC.HESLO.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz *HESLO* precizē:

a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*) (attiecīgā gadījumā);

b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;

c) apkalpes locekļu atbilstošu teorētisko un praktisko apmācību to uzdevumu veikšanai, funkciju speciālistu attiecīgu apmācību to uzdevumu veikšanai un tādu personu kvalifikāciju un iecelšanu, kuras nodrošina šādas apmācības apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem;

d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;

e) veiktspējas kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt *HESLO* ekspluatāciju;

f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

▼M4

SPO.SPEC.HESLO.105 Īpašais *HESLO* aprīkojums

Helikopteros uzstāda vismaz:

a) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi(-us)/kravu; un

b) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.

SPO.SPEC.HESLO.110 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Ekspluatants, kas pārvadā bīstamus izstrādājumus no bezapkalpes vietām vai no attālām vietām, vai arī uz tām, sniedz pieteikumu kompetentajai iestādei, lai saņemtu atbrīvojumu no Tehnisko instrukciju noteikumiem, ja ekspluatants paredzējis neievērot šo instrukciju noteikumus.

2. SADAĻA

Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (*HEC*)

▼M15

SPO.SPEC.HEC.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz *HEC* precizē:

a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*) (attiecīgā gadījumā);

b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;

▼M15

c) apkalpes locekļu atbilstošu teorētisko un praktisko apmācību to uzdevumu veikšanai, funkciju speciālistu attiecīgu apmācību to uzdevumu veikšanai un tādu personu kvalifikāciju un iecelšanu, kuras nodrošina šādas apmācības apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem;

d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;

e) veiktspējas kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt *HEC* ekspluatāciju;

f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

▼M4

SPO.SPEC.HEC.105 Īpašs *HEC* aprīkojums

a) Helikopteros uzstāda:

1) aprīkojumu darbībām ar vinču vai kravas āķi;

2) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi; un

3) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.

▼M15

b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma, kas nav vienkāršs *PCDS*, uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.

▼M4

3. SADAĻA

Izpletņu ekspluatācija (*PAR*)

SPO.SPEC.PAR.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz *PAR* precizē:

a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*) (attiecīgā gadījumā);

b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;

c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;

d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;

e) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu ekspluatēt izpletņus;

f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.PAR.105 Apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pārvadāšana

Prasības attiecībā uz funkciju speciālista uzdevumiem, kas noteiktas SPO.GEN.106. punkta c) apakšpunktā, funkciju speciālistiem, kas veic izpletņlēkšanu, nepiemēro.

▼M4

SPO.SPEC.PAR.110 Sēdvietas

Neatkarīgi no SPO.IDE.A.160. punkta a) apakšpunkta un SPO.IDE.H.160. punkta a) apakšpunkta 1. punkta gaisa kuģa grīdu var izmantot kā sēdvietu, ja vien ir pieejamas ierīces funkciju speciālistu noturēšanai vai piesprādzēšanai.

SPO.SPEC.PAR.115 Papildu skābeklis

Neatkarīgi no SPO.OP.195. punkta a) apakšpunkta prasība par papildu skābekļa lietošanu neattiecas uz apkalpes locekļiem, izņemot gaisa kuģa kapteini, un funkciju speciālistiem, kas veic specializētā uzdevuma izpildei nepieciešamos pienākumus, kad salons atrodas augstumā:

a) virs 13 000 pēdām – ne ilgāk par 6 minūtēm;

b) virs 15 000 pēdām – ne ilgāk par 3 minūtēm.

▼M11

_____

▼M15

SPO.SPEC.PAR.125 Bīstamu kravu izmešana

Neatkarīgi no SPO.GEN.155. punkta izpletņlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, lai veiktu izpletņlēkšanas paraugdemonstrējumus, virs blīvi apdzīvotiem pilsētu apgabaliem, ciematiem vai iedzīvotāju apmetnēm, vai virs cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā, ja izpletņlēcējiem ir līdzi dūmu ierīces, kas izgatavotas minētajam mērķim.

▼M4

4. SADAĻA

Figūrlidojumi (*ABF*)

SPO.SPEC.ABF.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz *ABF* precizē:

a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*) (attiecīgā gadījumā);

b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;

c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;

d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;

e) veiktspējas kritērijus, kas jāievēro, lai veiktu figūrlidojumus;

f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

No SPO.GEN.140. punkta a) apakšpunktā uzskaitītajiem dokumentiem gaisa kuģī figūrlidojumu laikā nav jābūt:

a) sīkai informācijai par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);

▼M4

b) plānotā lidojuma maršruta/apgabala un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartēm;

c) procedūrām un vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts; un

d) informācijai par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā.

SPO.SPEC.ABF.115 Aprīkojums

Figūrlidojumiem jāpiemēro šādas prasības attiecībā uz aprīkojumu:

a) pirmās palīdzības komplekts, kā noteikts SPO.IDE.A.165. punktā un SPO.IDE.H.165. punktā;

b) pārnēsājamais ugunsdzēšanas aparāts, kā noteikts SPO.IDE.A.180. punktā un SPO.IDE.H.180. punktā; un

c) atrašanās vietas raidītājs vai personas vietu norādošā bāka, kā noteikts SPO.IDE.A.190. punktā un SPO.IDE.H.190. punktā.

▼M15

5. SADAĻA

Tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu līmeņi

Pirms tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma ekspluatants nosaka piemērojamo tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma līmeni šādi:

▼M16

a) "A līmeņa" pārbaudes lidojums pēc tehniskās apkopes attiecas uz lidojumu, kurā sagaidāma nestandarta vai ārkārtas procedūru izmantošana, kā noteikts gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā, vai uz lidojumu, kas vajadzīgs, lai pierādītu rezerves sistēmas vai citu drošības ierīču funkcionēšanu;

▼M15

b) "B līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojums visiem tehniskās apkopes pārbaudes lidojumiem, izņemot "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu.

SPO.SPEC.MCF.105 Lidojuma programma "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam

Pirms veikt A līmeņa tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju, ekspluatants izstrādā un dokumentē lidojumu programmu.

SPO.SPEC.MCF.110 Tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma rokasgrāmata "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam

Ekspluatants, kas veic "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu:

a) apraksta minētās darbības un saistītās procedūras ekspluatācijas rokasgrāmatā, kas minēta III pielikuma ORO.MLR.100. punktā, vai īpašā tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu rokasgrāmatā;

b) atjaunina rokasgrāmatu pēc vajadzības;

c) informē visus iesaistītos darbiniekus par rokasgrāmatu un tās izmaiņām, kas attiecas uz viņu pienākumiem;

d) iesniedz kompetentajai iestādei rokasgrāmatu un tās atjauninājumus.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.115 Prasības lidojuma apkalpei “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam

a) Ekspluatants izraugās piemērotus lidojuma apkalpes locekļus, ņemot vērā gaisa kuģa sarežģītību un tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma līmeni. Izvēloties lidojuma apkalpes locekļus “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju, ekspluatants nodrošina, ka:

1) gaisa kuģa kapteinis ir izgājis mācību kursu saskaņā ar SPO.SPEC.MCF.120. punktu; ja mācības ir veiktas trenažierī, pilots veic vismaz vienu “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu kā uzraugošs vai novērotājs pilots pirms lidojuma gaisa kuģa kapteiņa statusā “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam;

2) gaisa kuģa kapteinis ir veicis vismaz 1 000 lidojumu stundas tās pašas kategorijas gaisa kuģos, kā tas, ar kuru jālido, no kurām vismaz 400 stundas ir kā gaisa kuģa kapteinim kompleksos gaisa kuģos ar dzinēju, un vismaz 50 lidojumu stundas konkrētā tipa gaisa kuģī.

Neatkarīgi no šā panta pirmās daļas 2) punkta, ja ekspluatants savā darbībā ievieš jaunu gaisa kuģu tipu un ir novērtējis pilota kvalifikāciju saskaņā ar novērtēšanas procedūru, ekspluatants var izvēlēties pilotu, kura pieredze ir mazāka par 50 stundām konkrētajā gaisa kuģa tipā.

b) Pilotiem, kam ir izmēģinājuma lidojumu kvalifikācijas atzīme saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011, piešķir pilnu kredītu šā punkta a) apakšpunkta 1) punktā noteiktajā mācību kursā, ja piloti, kuriem ir izmēģinājuma lidojumu kvalifikācija, saskaņā ar III pielikuma ORO.FC.115. un ORO.FC.215. punktu ir ieguvuši nepieciešamo sākotnējo un periodisko apkalpes vadības apmācību.

c) Gaisa kuģa kapteinis neveic “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudi kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju, ja vien gaisa kuģa kapteinis nav veicis “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu iepriekšējos 36 mēnešos.

d) Gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija “A līmeņa” tehniskās apkopes kontrolpārbaudē tiek atgūta pēc tam, kad ir veicis “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu kā uzraugošs vai novērotājs pilots, vai arī pēc tam, kad pilots darbojas kā gaisa kuģa kapteinis A līmeņa tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma trenažierī.

SPO.SPEC.MCF.120 Lidojuma apkalpes apmācību kurss “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam

a) “A līmeņa” vajadzīgo tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu apmācību kursu veic saskaņā ar detalizētu programmu.

b) Mācību lidojumus mācību kursā veic kādā no šādiem veidiem:

1) trenažierī, kas apmācības nolūkā pienācīgi atspoguļo gaisa kuģa un tā sistēmu reakciju uz veicamajām pārbaudēm;

2) lidojuma laikā gaisa kuģī, kas uzrāda tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma tehniskos paņēmienus.

c) Viens mācību kurss, kas iziets vienā gaisa kuģu kategorijā, tiek uzskatīts par derīgu attiecībā uz visiem šīs kategorijas gaisa kuģu tipiem.

d) Apskatot gaisa kuģi, kas izmantots apmācībā, un gaisa kuģi, ar ko jālido tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma laikā, ekspluatants norāda, vai ir vajadzīgas atšķirības vai iepazīšanas apmācības, un apraksta šādas apmācības saturu.

▼M15

SPO.SPEC.MCF.125 Apkalpes sastāvs un gaisa kuģī esošās personas

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai noteiktu vajadzību pēc papildu funkciju speciālista.

b) "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumā ekspluatants savā rokasgrāmatā nosaka citu gaisa kuģī esošo personu politiku.

c) "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumā lidojuma apkalpes nodalījumā ir vajadzīgs funkciju speciālists vai papildu pilots, kurš palīdz lidojuma apkalpes locekļiem, izņemot, ja gaisa kuģa konfigurācijas dēļ tas nav iespējams vai ja ekspluatators var pamatot, ņemot vērā lidojuma apkalpes darba slodzi, pamatojoties uz lidojuma programmu, ka lidojuma apkalpes locekļiem nav vajadzīga papildu palīdzība.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulētas anormālas vai ārkārtas procedūras lidojumā

Atkāpjoties no SPO.OP.185. punkta, funkciju speciālists var piedalīties "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumā, ja funkciju speciālistam ir jāizpilda lidojuma plāni un ja tas ir noteikts lidojuma programmā.

SPO.SPEC.MCF.135 Lidojuma laika ierobežojumi un atpūtas prasības

Norīkojot apkalpes locekļus tehniskās apkopes pārbaudes lidojumos, ekspluatanti, uz kuriem attiecas III pielikuma (Part-ORO) apakšdaļa, piemēro minētās apakšdaļas noteikumus.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistēmas un iekārtas

Ja tehniskās apkopes pārbaudes lidojums ir paredzēts, lai pārbaudītu sistēmas vai aprīkojuma pareizu darbību, tad minēto sistēmu vai aprīkojumu identificē kā potenciāli neuzticamu un par piemērotiem riska mazināšanas pasākumiem vienojas pirms lidojuma, lai samazinātu lidojumu drošības riskus.

SPO.SPEC.MCF.145. Pilotu kabīnes skaņas reģistratori, lidojuma parametru reģistratūras un datu pārraides prasības attiecībā uz *AOC* turētājiem

Attiecībā uz gaisa kuģa tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu, ko izmanto *CAT* pārvadājumiem, turpina piemērot IV pielikuma (Part-CAT) noteikumus par pilotu kabīnes skaņas reģistratoriem (*CVR*), lidojuma parametru reģistratoriem (*FDR*) un datu pārraides reģistratoriem (*DLR*).