Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
L sērija

2025/133

29.1.2025.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2025/133

(2025. gada 28. janvāris)

par Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 grozījumiem attiecībā uz nekomerciāliem lidojumiem ar žiroplāniem vizuālo lidojumu noteikumu apstākļos

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ([1]), un jo īpaši tās 31. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

(1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ([2]) ir noteiktas tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju, kā noteikts Regulā (ES) 2018/1139.

(2) Eiropas Savienības tirgū tiek ievesti jauni žiroplāni, kuru maksimālā pacelšanās masa pārsniedz 600 kg. Paredzams, ka šie gaisa kuģi tiks iesaistīti tikai nekomerciālos lidojumos, ko veic vizuālo lidojumu noteikumu (*VFR*) apstākļos. Lai gan uz šiem gaisa kuģiem attiecas Regulas (ES) 2018/1139 darbības joma, pašlaik tie nav iekļauti Regulā (ES) Nr. 965/2012.

(3) Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai nodrošinātu, ka ir piemēroti un atbilstoši Eiropas Savienības noteikumi par žiroplānu drošu ekspluatāciju, kas nodrošina Regulas (ES) 2018/1139 29. pantā minēto pamatprasību vienādu īstenošanu un atbilstību tām.

(4) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas akta projektu un iesniegusi to Eiropas Komisijai kopā ar Atzinumu Nr. 04/2024 ([3]) saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 1. punktu.

(5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi atbilstīgi Regulas (ES) 2018/1139 127. pantam izveidotā komiteja,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) 1. pantu groza šādi:

   a) 1. punktā vārdu "helikopteri" aizstāj ar vārdu "rotorplāni";

([1]) OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj.
([2]) 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., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).
([3]) https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions/opinion-no-042024.

b) pievieno šādu 8. punktu:

"8. Šo regulu nepiemēro šādiem lidojumiem, ko veic ar žiroplāniem:

a) komerclidojumi, izņemot 6. panta 4.a punktā minētos lidojumus;

b) lidojumi, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem.";

2) 2. pantā iekļauj šādu 15. punktu:

"15. "Žiroplāns" ir rotorplāna veids, kas lidojuma laikā noturas gaisā galvenokārt ne vairāk kā divu rotoru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos rotorus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.";

3) 5. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu 4.a punktu:

"4.a. Tādu žiroplānu ekspluatanti, kas iesaistīti nekomerciālos lidojumos, kurus veic vizuālo lidojumu noteikumu apstākļos, gaisa kuģus ekspluatē saskaņā ar VII pielikumā izklāstītajiem noteikumiem.";

b) 5. punkta b) apakšpunktā vārdu "helikopteri" aizstāj ar vārdu "rotorplāni";

4) 6. pantu groza šādi:

3. punkta a) un b) apakšpunktā vārdu "helikopteri" aizstāj ar vārdu "rotorplāni";

5) I pielikumu (II–IX pielikumā izmantoto terminu definīcijas) un VII pielikumu (NCO daļa) groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2026. gada 18. februāra.

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

Briselē, 2025. gada 28. janvārī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) I pielikumu (II–IX pielikumā izmantoto terminu definīcijas) groza šādi:

   a) 30. definīcijā aiz vārda "lidmašīnām" iekļauj vārdus "vai žiroplāniem";

   b) 69. definīcijā a) punkta ii) apakšpunktā vārdu "helikopterā" aizstāj ar vārdu "rotorplānā";

   c) 82. definīcijas b) punktā vārdu "helikoptera" aizstāj ar vārdu "rotorplāna";

2) VII pielikumu (NCO daļu) groza šādi:

   a) NCO.GEN.115. punktu aizstāj ar šādu:

   "NCO.GEN.115 Lidmašīnu vai žiroplānu manevrēšana

   Lidmašīnu vai žiroplānu 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 vai žiroplāna 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 vai žiroplānu drošu kustību lidlaukā.";

   b) NCO.OP.120. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

   "**NCO.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras**";

   c) NCO.OP.125. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

   "**NCO.OP.125 Degvielas/enerģijas un eļļas krājumi**";

   d) NCO.OP.155. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

   "NCO.OP.155 Smēķēšana gaisa kuģī";

   e) NCO.OP.175. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

   "NCO.OP.175 Pacelšanās nosacījumi";

   f) iekļauj šādu jaunu NCO.OP.207. punktu:

   "NCO.OP.207 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – žiroplāni

   Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.";

   g) D apakšdaļas 2. sadaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

   "2. SADAĻA – ROTORPLĀNI";

   h) NCO.IDE.H.100. punkta a) apakšpunkta 4) punktā vārdu "helikopterā" aizstāj ar vārdu "rotorplānā" un c) apakšpunkta 2) punktā vārdu "helikoptera" aizstāj ar vārdu "rotorplāna";

   i) NCO.IDE.H.105. punktu aizstāj ar šādu:

   "NCO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

   Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem rotorplāna instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

   a) rotorplānu ekspluatē saskaņā ar *MEL*, ja tas izveidots, vai

b) uz rotorplānu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām.";

j) NCO.IDE.H.115. punktu aizstāj ar šādu:

"NCO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Rotorplāniem, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkotiem ar:

a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;

b) navigācijas/pozīcijas gaismām;

c) nosēšanās gaismu;

d) apgaismojumu, ko ar enerģiju apgādā no rotorplāna elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai rotorplāna ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

e) apgaismojumu, ko ar enerģiju apgādā no rotorplāna elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;

f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa darba vietā un

g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja rotorplāns tiek ekspluatēts kā hidroplāns.";

k) NCO.IDE.H.120. punktu groza šādi:

i) a) apakšpunktā vārdu "Helikopteriem" aizstāj ar vārdu "Rotorplāniem";

ii) b) apakšpunkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

"b) Rotorplāniem, ko ekspluatē saskaņā ar *VMC* naktī vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai rotorplānu nevar noturēt vēlamajā trajektorijā, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, līdztekus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkotiem arī ar:";

iii) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"c) Rotorplānos, 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.";

l) NCO.IDE.H.135. punktā vārdu "Helikopteros" aizstāj ar vārdu "Rotorplānos";

m) NCO.IDE.H.140. punktu aizstāj ar šādu:

"NCO.IDE.H.140 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

a) Rotorplānos uzstāda:

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, ierobežotājjostas katrai guļvietai un ierobežotājierīces katrai stacijai;

3) rotorplānos, 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.";

n) NCO.IDE.H.145. punkta a) apakšpunktā vārdu "Helikopteros" aizstāj ar vārdu "Rotorplānos";

o) NCO.IDE.H.155. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.H.155 Papildu skābeklis nehermetizētos rotorplānos

Nehermetizētos rotorplānos, 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.”;

p) NCO.IDE.H.160. punkta a) apakšpunkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

“a) Rotorplānos, izņemot *ELA2* helikopterus, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam:”;

q) NCO.IDE.H.165. punkta ievadteikumu aizstāj ar šādu:

“Ja uz rotorplāna fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos rotorplānā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.”;

r) NCO.IDE.170. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.H.170 Avārijas vietas noteicējraidītājs (*ELT*)

a) Rotorplānos, kas sertificēti maksimālajai operatīvajai pasažieru sēdvietu konfigurācijai vairāk par sešām sēdvietām, jābūt:

1) automātiskam *ELT* un

2) vienam glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja rotorplānu ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

b) Rotorplāni, kas sertificēti maksimālajai operatīvajai sešu pasažieru sēdvietu konfigurācijai, jāaprīko ar *ELT(S)* vai individuālo radiobāku (*PLB*), kas atrodas pie apkalpes locekļa vai pasažiera, vai ar automātisko *ELT*.

c) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.”;

s) NCO.IDE.H.175. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.H.175 Lidojumi virs ūdens

a) Katram cilvēkam uz rotorplāna 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:

1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā rotorplāns nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, vai

2) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes, ja kritiskas dzinēja kļūmes gadījumā rotorplāns nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, vai

3) lidojumos virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no cietzemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā rotorplāns spēj uzturēt horizontālu lidojumu, vai

4) 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) Rotorplānā, 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 rotorplānā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai rotorplānā 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 rotorplānā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, gaisa kuģa kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku rotorplānā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā.";

t) NCO.IDE.H.180. punktā vārdu "Helikopteriem" aizstāj ar vārdu "Rotorplāniem";

u) NCO.IDE.H.185. punktu aizstāj ar šādu:

"NCO.IDE.H.185 Visu rotorplānu piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Rotorplāniem, 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.";

v) NCO.IDE.H.190. punktu aizstāj ar šādu:

"NCO.IDE.H.190 Radiosakaru iekārta

a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, rotorplānos 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.

d) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un NCO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, rotorplānos jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra pilota un/vai apkalpes locekļa darba vietā.";

w) NCO.IDE.H.200. punktā vārdu "helikopteros" aizstāj ar vārdu "rotorplānos";

y) iekļauj šādu jaunu NCO.SPEC.172. punktu:

"NCO.SPEC.172 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – žiroplāni

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 pēdām) virs teritorijas, kas nav blīvi apdzīvota, ekspluatējot žiroplānu, kurš nevar uzturēt stabilu lidojumu kritiskā dzinēja atteices gadījumā, gaisa kuģa kapteinis:

a) nosaka ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā un

b) ir instruējis visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus uz klāja par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā."