

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) 2015/2338

(2015. gada 11. decembris),

ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 attiecībā uz prasībām lidojuma parametru reģistratoriem, zemūdens dislocēšanas ierīcēm un gaisa kuģa izsekošanas sistēmām

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Gaisa kuģu ekspluatācijā jāievēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā noteiktās pamatprasības. Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai būtu jāpieņem vajadzīgie īstenošanas noteikumi, lai iedibinātu priekšnoteikumus drošai gaisa kuģu ekspluatācijai.
- (2) Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces (CVR) mērķis ir atbalstīt drošības izmeklēšanu, ko drošības izmeklēšanas iestāde veic nelaimes gadījuma vai incidenta gadījumā. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 ⁽²⁾ ir noteikti atbilstoši pasākumi CVR aizsardzībai pret izpaušanu situācijā, kad ir sāka drošības izmeklēšana. Ieviešot drošības pārvaldību, jāreķinās, ka CVR varētu izmantot ar drošības izmeklēšanu nesaistītos gadījumos, lai saglabātu vai uzlabotu drošību. Tādēļ, lai pastiprinātu nosacījumus, kuru mērķis ir faktiski novērst CVR ierakstīto datu neatbilstīgu izmantošanu un izpaušanu, Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 ⁽³⁾ būtu jāgroza.
- (3) Nolūkā uzlabot lidojuma parametru reģistratoru vispārējo darbību un atvieglot gaisa kuģa un tā lidojuma parametru reģistratoru glābšanu pēc nelaimes gadījuma virs ūdens Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija (ICAO) ir ierosinājusi vairākus pašreizējo prasību drošības uzlabojumus. Minētie drošības uzlabojumi ietver novecojušu ierakstu tehnoloģiju, piemēram, magnētisko lenšu vai magnētisko stieplu, izmantošanas pārtraukšanu, CVR minimālā ieraksta ilguma pagarināšanu, kā arī lidojuma parametru reģistratora zemūdens dislocēšanas ierīces raidīšanas laika pagarināšanu un attiecībā uz lidmašīnām, kas veic liela attāluma lidojumus virs ūdens – tādas zemūdens dislocēšanas ierīces pārvaldāšanu, kam ir ļoti liels uztveramības rādiuss. Tādēļ būtu jāgroza Regula (ES) Nr. 965/2012, lai atspoguļotu minētos drošības uzlabojumus.
- (4) Ir jāņem vērā reisa MH370 pazušana 2014. gada 8. martā un ieteikumi, ko sniedza ICAO daudznozaru sanāksme par globālo izsekošanu 2014. gada 12. un 13. maijā. Sabiedriskā transporta gaisa kuģa atrašanās vietai vienmēr vajadzētu būt zināmai, pat attālā vietā, lai atvieglotu gaisa kuģa atrašanu nestandarta vai avārijas situācijās vai nelaimes gadījumos. Kad vien iespējams, gaisa kuģa izsekošanas līdzekļiem vajadzētu būt noturīgiem pret

⁽¹⁾ OVL 79, 13.3.2008., 1. lpp.

⁽²⁾ 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.).

⁽³⁾ Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 296, 25.10.2012., 1. lpp.).

normālas strāvas padeves zudumu gaisa kuģī un nevajadzētu būt iespējai vadīt ierīci, lai to atspējotu lidojuma laikā. Tādēļ būtu jāgroza Regula (ES) Nr. 965/2012, lai iekļautu papildu prasības attiecībā uz līdzekļiem, kas nodrošina gaisa kuģa globālu izsekošanu, tostarp virs okeāniem un attālās vietās.

- (5) Saskaņā ar ICAO Lidojuma parametru reģistratoru komisijas (FLIRECP) priekšlikumu attiecībā uz CVR ar pagarinātu ieraksta ilgumu pārvadāšanu lielās lidmašīnās būtu jāparedz noteikumi par tādu CVR ieviešanu, kuru ieraksta ilgums ir 25 stundas, gaisa kuģos, kas izgatavoti pēc 2021. gada 1. janvāra un kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir vairāk nekā 27 000 kg.
- (6) Šajā regulā paredzētie pasākumi attiecas uz 13 drošības rekomendācijām, kuras sniegušas drošības izmeklēšanas iestādes ⁽¹⁾, lai uzlabotu drošību, atvieglojot informācijas iegūšanu Eiropas civilās aviācijas drošības izmeklēšanām un uzlabojot lidojuma parametru reģistratoru darbību un apkalpošanu, kā arī lai noteiktu gaisa kuģa atrašanās vietu pēc nelaimes gadījuma virs ūdens.
- (7) Šajā regulā paredzēto pasākumu pamatā ir Atzinums Nr. 01/2014 ⁽²⁾, ko izdevusi Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (EASA) saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 17. panta 2. punkta b) apakšpunktu un 19. panta 1. punktu.
- (8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumu (definīcijas), IV pielikumu (*Part-CAT*), VI pielikumu (*Part-NCC*) un VIII pielikumu (*Part-SPO*) groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

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

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

Briselē, 2015. gada 11. decembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ EASA atsauces uz 13 drošības rekomendācijām: CAND-1999-002 (McDonnell Douglas MD11, HB-IWF, 02/09/1998), GREC-2006-045 (B737 of Helios, 5B-DBY, 14/08/2005), NORW-2006-013 (ATR42, OY-JRJ 31/01/2005), NETH-2011-015 (Boeing 737, PH-BDP, 10/02/2010), UNKG-2012-013 (Boeing 767, G OOBK, 03/10/2010), FRAN-2012-025 (Airbus 340, F-GLZU, 22/07/2011), FINL-2012-003 (Airbus A330, OH-LTO, 11/12/2010), FRAN-2009-016, FRAN-2009-017, FRAN-2009-018, FRAN-2011-017 un FRAN-2011-018 (Airbus A330, F-GZCP, 01/06/2009), UNKG-2008-020 (ATR42, EI-SLD, 18/01/2007).

⁽²⁾ EASA 2014. gada 5. maija Atzinums Nr. 01/2014 attiecībā uz grozījumiem prasībās lidojuma parametru reģistratoriem un zemūdens dislocēšanas ierīcēm.

PIELIKUMS

1. Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumā iekļauj šādus punktus:

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

2. Regulas (ES) Nr. 965/2012 IV pielikumu groza šādi:

a) CAT.GEN.MPA.105. punkta a) apakšpunkta 10) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“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 izešanas no lidojuma apkalpes nodaļējuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus.”;

b) CAT.GEN.MPA.195. punktu groza šādi:

i) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“CAT.GEN.MPA.195 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana”;

ii) punktan a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai, līdz izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.”;

iii) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“f) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 (*) piemērošanu:

- 1) izņemot CVR lietojamības nodrošināšanas gadījumus, CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti, izņemot gadījumus, kad:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar CVR ierakstīto datu un to atšifrējumu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu, un
 - iii) tie tiek izmantoti vienīgi, lai saglabātu vai uzlabotu drošību.
- 1.a) ja CVR lietojamības nodrošināšanas nolūkā pārbauda tās ierakstītos datus, ekspluatantam jānodrošina CVR ierakstīto datu konfidencialitāte, kā arī CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti mērķiem, kas nav CVR lietojamības nodrošināšana.

- 2) FDR ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto tikai citiem mērķiem, izņemot tādu nelaiemes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai tehniskajai apkopei, vai
 - ii) padara anonīmus, vai
 - iii) izpauž, ievērojot drošības procedūras.

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

c) iekļauj šādu CAT.GEN.MPA.205. punktu:

“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:
 - 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.”;

d) iekļauj šādu CAT.GEN.MPA.210. punktu:

“CAT.GEN.MPA.210. Briesmās esoša gaisa kuģa atrašanās vietas noteikšana – lidmašīnas

Šādas lidmašīnas aprīko ar izturīgiem un automatiskiem līdzekļiem precīza lidojuma beigu punkta noteikšanai pēc nelaiemes gadījuma, kurā lidmašīna tiek būtiski bojāta:

- 1) visas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām un kuru CofA pirmo reizi izdots 2021. gada 1. janvārī vai vēlāk, un
 - 2) visas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 45 500 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2021. gada 1. janvārī vai vēlāk.”;
- e) CAT.IDEA.185. punkta b) līdz h) apakšpunktu aizstāj ar šādiem apakšpunktiem:
- “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:
- 1) pēdējās 25 stundās – lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2021. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai
 - 2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.
- 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 mikroфона un maskas mikroфона;
 - ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона (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 sāks 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 sāks 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.”;
- f) CAT.IDE.A.190. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:
- “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.”;
- g) CAT.IDE.A.195. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:
- “d) Ja registrators 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 registrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

h) CAT.IDE.A.280. punktu groza šādi:

i) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

ii) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

i) CAT.IDE.A.285. punktā iekļauj šādu apakšpunktu:

“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.”;

j) CAT.IDE.H.185. punkta c) līdz f) apakšpunktu aizstāj ar šādiem apakšpunktiem:

“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 mikroфона – helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
 - ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона, – 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.

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 pārbaūžu 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.”;
- k) CAT.IDE.H.190. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:
- “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.”;
- l) CAT.IDE.H.195. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:
- “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.”
3. Regulas (ES) Nr. 965/2012 VI pielikumu groza šādi:
- a) NCC.GEN.106. punkta a) apakšpunkta 9) punktu aizstāj ar šādu punktu:
- “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 reģistrators ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti, un
 - iii) nelaimes gadījuma vai nopietna incidenta gadījumā, vai ja izmeklēšanas iestāde ir devusi norādījumus par lidojuma parametru reģistrators ierakstīto datu saglabāšanu:
 - A) lidojuma parametru reģistrators ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;
 - B) lidojuma parametru reģistratori tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti, un
 - C) pirms izešanas no lidojuma apkalpes nodalījuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus.”;
- b) NCC.GEN.145. punktu groza šādi:
- i) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“NCC.GEN.145 Lidojuma parametru reģistrators ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana”;
 - ii) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai, līdz izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.”;

iii) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“f) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 piemērošanu:

- 1) izņemot CVR lietojamības nodrošināšanas gadījumus, CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti, izņemot gadījumus, kad:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar CVR ierakstīto datu un to atšifrējumu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu, un
 - iii) tie tiek izmantoti vienīgi, lai saglabātu vai uzlabotu drošību.
- 1.a) ja CVR lietojamības nodrošināšanas nolūkā pārbauda tās ierakstītos datus, ekspluatantam jānodrošina CVR ierakstīto datu konfidencialitāte, kā arī CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti mērķiem, kas nav CVR lietojamības nodrošināšana.
- 2) FDR ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto tikai citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumperīguma pārbaudei vai tehniskajai apkopei, vai
 - ii) padara anonīmus, vai
 - iii) izpauž, ievērojot drošības procedūras.”;

c) NCC.IDE.A.160. punktu groza šādi:

i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

- 1) pēdējās 25 stundās – lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2021. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai
- 2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.”;

ii) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

d) NCC.IDE.A.165. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

e) NCC.IDE.A.215. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

f) NCC.IDE.A.170. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

g) NCC.IDE.H.160. punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

h) NCC.IDE.H.165. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

i) NCC.IDE.H.170. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”

4. Regulas (ES) Nr. 965/2012 VIII pielikumu groza šādi:

a) SPO.GEN.107. punkta a) apakšpunkta 9) punktu aizstāj ar šādu punktu:

“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 izešanas no lidojuma apkalpes nodalījuma ir veikti piesardzības pasākumi, lai saglabātu lidojuma parametru reģistratoru ierakstītos datus.”;

b) SPO.GEN.145. punktu groza šādi:

i) nosaukumu aizstāj ar šādu nosaukumu:

“SPO.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana – kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju”;

ii) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai, līdz izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.”;

iii) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“f) Neskarot Regulu (ES) Nr. 996/2010 un izņemot CVR lietojamības nodrošināšanas gadījumus, CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti, izņemot gadījumus, kad:

- i) ir ieviesta procedūra saistībā ar CVR ierakstīto datu un to atšifrējumu apstrādi;
- ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu, un
- iii) tie tiek izmantoti vienīgi, lai saglabātu vai uzlabotu drošību.

ja CVR lietojamības nodrošināšanas nolūkā pārbauda tās ierakstītos datus, ekspluatantam jānodrošina CVR ierakstīto datu konfidencialitāte, kā arī CVR ierakstītie dati netiek izpausti vai izmantoti mērķiem, kas nav CVR lietojamības nodrošināšana.”;

c) SPO.IDE.A.140. punktu groza šādi:

i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

- 1) pēdējās 25 stundās – lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2021. gada 1. janvārī vai vēlāk, vai
- 2) pēdējās divās stundās – visos citos gadījumos.”;

ii) punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

d) SPO.IDE.A.145. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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.”;

e) SPO.IDE.A.150. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“d) Ja registrators 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 registrators ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

f) SPO.IDE.A.190. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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, 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.”;

g) SPO.IDE.H.140. punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

h) SPO.IDE.H.145. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”;

i) SPO.IDE.H.150. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu apakšpunktu:

“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 automatisku avārijas vietas noteicējraidītāju.”
