

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/1384**(2019. gada 24. jūlijs),**

ar ko groza Regulas (ES) Nr. 965/2012 un (ES) Nr. 1321/2014 attiecībā uz gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā uzskaitīto gaisa kuģu izmantošanu nekomerciāliem pārvadājumiem un specializētiem pārvadājumiem, operatīvo prasību noteikšanu tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu veikšanai, noteikumu par nekomerciāliem pārvadājumiem ar samazinātu salona apkalpi izveidošanu un redakcionālu atjauninājumu ieviešanu attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatācijas prasībām

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2018. gada 4. jūlija Regulu (ES) 2018/1139 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 17. panta 1. punktu un 31. pantu,

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ ir sīki izstrādāti noteikumi par komerciāliem gaisa pārvadājumiem (CAT), nekomerciāliem pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju un ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, komerciāliem specializētiem pārvadājumiem un nekomerciāliem specializētiem pārvadājumiem, kā arī īpaši augsta riska nekomerciāliem specializētiem pārvadājumiem. Šajos noteikumos nav ņemts vērā tas, ka viens un tas pats gaisa kuģis ekspluatācijas laikā varētu veikt vairāku veidu pārvadājumus.
- (2) Tāpēc, lai mainītu gaisa kuģa izmantošanu no CAT pārvadājumiem uz nekomerciāliem pārvadājumiem vai specializētiem pārvadājumiem, būtu jāievieš jauni noteikumi par šādu gaisa kuģu pastāvīgu lietošanu. Šiem noteikumiem vajadzētu būt pietiekami elastīgiem, lai operatori, kas veic nekomerciālus pārvadājumus vai specializētus pārvadājumus, varētu izmantot tos pašus gaisa kuģus, nenoņemot gaisa kuģi no gaisa kuģa ekspluatanta apliecības ("AOC"). Šai jaunajai darbības sistēmai būtu arī jānodrošina sekmīga šo pārvadājumu īstenošana un efektīva uzraudzība, neietekmējot to drošību.
- (3) Saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 965/2012 kompetentā iestāde apstiprina dažādās ekspluatācijas procedūras, ko AOC turētājs piemēro dažādiem nekomerciāliem pārvadājumiem. Šī prasība rada nevienlīdzīgu attieksmi pret AOC turētājiem un nekomerciāliem operatoriem attiecībā uz viena veida pārvadājumiem, un tādēļ tā būtu jāsvīturo, lai nodrošinātu regulējuma konsekveni.
- (4) Pamatojoties uz ieteikumiem drošības jomā un atsauksmēm no dalībvalstīm un ieinteresētajām personām, tostarp standartizācijas pārbaudēm, Komisija uzskata, ka Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāatjaunina, lai atspoguļotu jaunākos sasniegumus un labāko praksi attiecībā uz dažādajām prasībām gaisa pārvadājumiem. Būtu jāievieš redakcionālas izmaiņas, lai atjauninātu vairākas atsaucis uz atceltajām regulām, proti, Komisijas Regulu (ES) Nr. 2042/2003 ⁽³⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 ⁽⁴⁾. Turklāt būtu jāpievieno jauni formulējumi, lai precizētu vairākus spēkā esošos noteikumus.

⁽¹⁾ OVL 212, 22.8.2018., 1. lpp.

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

⁽³⁾ Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (ES) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (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 (OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.).

- (5) Vairāki aviācijas negadījumi vai incidenti ir notikuši lidojumos ar gaisa kuģi, kam tikko veikta nepilnīga vai neatbilstīga tehniskā apkope, vai lidojumos, kas veikti, lai pārbaudītu, vai gaisa kuģa tehniskā apkope ir atbilstīga ("tehniskās apkopes pārbaudes lidojumos"). Ņemot vērā Airbus A320-232 negadījumu 2008. gada 27. novembrī netālu no *Canet-Plage* krasta (Francija), Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai precīzi definētu minētās kategorijas lidojumus un vajadzības gadījumā tiktu noteiktas minimālās prasības attiecībā uz lidojuma apkalpes locekļiem un procedūras, kas jāievēro šo lidojumu sagatavošanā un vadīšanā.
- (6) Turklāt attiecībā uz gaisa kuģiem, kuru maksimālā operatīvā pasažieru sēdvietu konfigurācija (MOPSC) ir lielāka par 19 vai ne vairāk par 19 pasažieriem, būtu jāievieš mazāk stingras prasības attiecībā uz nekomerciāliem pārvadājumiem, kuros nav salona apkalpes locekļu, ar noteikumu, ka ir izpildīti konkrēti nosacījumi. Būtu jāļauj ekspluatantiem piemērot šīs mazāk stingrās prasības tikai kopā ar atbilstīgiem pasākumiem, kas mazina šādu pārvadājumu risku.
- (7) Regulā (ES) Nr. 965/2012 prasīts, lai CAT ekspluatanti sniegtu pasažieriem īsu informāciju un sniegtu drošības instruktāžas karti ar attēliem ar attēliem, kas norādītu uz avārijas ierīču ekspluatāciju un avārijas izejām, kuras varētu izmantot pasažieri. Regulā (ES) Nr. 965/2012 būtu jāiekļauj jauna avārijas izeju definīcija.
- (8) Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.
- (9) Pēc gaisa kuģa ekspluatācijas maiņas no CAT pārvadājumiem uz nekomerciāliem pārvadājumiem vai specializētiem pārvadājumiem [atbildība par to gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanu, uz kuriem attiecas minētās izmaiņas, būtu jā saglabā AOC turētāja līmenī]. Tāpēc attiecīgi būtu jāgroza Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 ⁽⁵⁾ I pielikums (Part-M) un Vb pielikums (Part-ML).
- (10) Aģentūra sagatavoja īstenošanas noteikumu projektu un iesniedza tos Komisijai kā atzinumus ⁽⁶⁾ saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. un 76. pantu.
- (11) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Regulas (ES) 2018/1139 127. pantā minētā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 2. panta 7. punktu aizstāj ar šādu:

"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;"

2) regulas 6. panta 3. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"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.";

⁽⁵⁾ Komisijas Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, 2014. gada 26. novembra daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

⁽⁶⁾ Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2017. gada 29. jūnija atzinums Nr. 04/2017 par Komisijas regulas projektu par noteikumu pārskatīšanu attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanu un Eiropas Aviācijas drošības aģentūras 2017. gada 7. marta atzinums Nr. 01/2017 par Komisijas regulas projektu par noteikumu pārskatīšanu attiecībā uz gaisa kuģu ekspluatāciju tehniskās apkopes pārbaudes lidojumos.

3) iekļauj šādu 9.aa pantu:

“9.aa pants

Prasības lidojuma apkalpei tehniskās apkopes pārbaudes lidojumos

Pilotam, kurš pirms 2019. gada 20. augusta ir darbojies tāda tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma gaisa kuģa kapteiņa statusā, kurš saskaņā ar VIII pielikuma SPO.SPEC.MCF.100. punkta definīciju ir klasificēts kā A līmeņa tehniskās apkopes pārbaudes lidojums, tiek uzticēts izpildīt minētā pielikuma SPO.SPEC.MCF.115. punkta a) apakšpunkta 1) punkta prasības. Šādā gadījumā ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa kapteinis saņem informāciju par visām atšķirībām, kas konstatētas starp darbības praksi, kas iedibināta līdz 2019. gada 20. augustam, un pienākumiem, kas paredzēti šīs regulas VII pielikuma E apakšdaļas 5. un 6. sadaļā, tostarp pienākumus, kas izriet no saistītajām procedūrām, ko noteicis ekspluatants.”;

4) regulas I, II, III, IV, V, VI, VII un VIII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu;

2. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 1321/2014

Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikumu (Part-M) un Vb pielikumu (Part-ML) groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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, 2019. gada 24. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
Jean-Claude JUNCKER

I PIELIKUMS

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

1) I pielikumu (Part-DEF) groza šādi:

a) pielikuma 17. punktu aizstāj ar šādu:

“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) iekļauj šādu 45.a punktu:

“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;”;

c) iekļauj šādu 48.a punktu:

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

d) iekļauj šādu 49.a punktu:

“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;”;

e) iekļauj šādu 76.a punktu:

“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;

d) palīdzot bojājumu izolācijā vai defektu novēršanā;”;

f) iekļauj šādu 95.a un 95.b punktu:

“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;

- 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 (*) vai Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2006/42/EK (**);
 - 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;

(*) 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.).

(**) 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.).”;

- g) iekļauj šādu 103.b punktu:

“103.b “gaisa satiksmes noteikumi” ir noteikumi, kas izklāstīti Komisijas Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012 (*);

(*) 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.).”;

- 2) II pielikumu (Part-ARO) groza šādi:

- a) pielikuma ARO.GEN.120. punktu groza šādi:

- i) a), b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“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.”;

- ii) d) apakšpunkta trešajā daļā svīturo 3) punktu;

- b) ARO.GEN.135. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

(*) 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.);”;

- c) pielikuma ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunkta 2) punktu aizstāj ar šādu:

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

d) ARO.GEN.350. iedaļā d) punkta 4. apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

e) pielikuma ARO.OPS.110. punktu groza šādi:

i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:

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

ii) b) apakšpunktu groza šādi:

— 2) punktu aizstāj ar šādu:

“2) iznomātājam ir noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 2111/2005 (*).

(*) 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.).”;

— pievieno šādu 3. punktu:

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

(*) 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.).”;

iii) d) apakšpunkta 1) un 2) punktu aizstāj ar šādiem:

“1) pienācīga sadarbība ar kompetento iestādi, kas atbild par gaisa kuģa pastāvīgu uzraudzību atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 1321/2014 (*), 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.

(*) 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.).”;

f) pielikuma ARO.OPS.150. b) punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

g) pielikuma ARO.OPS.200. punkta b) apakšpunkta 2) punktu aizstāj ar šādu:

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

h) pielikuma ARO.RAMP.105. punkta b) apakšpunkta 5) punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

- i) pielikuma ARO.RAMP.115. punkta b) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
 “3) uztur savas kvalifikācijas derīgumu, periodiski piedaloties tālāpmaiņā un katrā kalendārā gadā veicot vismaz 12 pārbaudes.”;
- j) pielikuma ARO.RAMP.125. punktu groza šādi:
 i) a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
 “a) Perona pārbaudes veic standartizētā veidā.”;
 ii) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
 “c) Pabeidzot pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudi, gaisa kuģa kapteini vai kapteiņa prombūtnē citu lidojuma apkalpes locekli vai ekspluatanta pārstāvi informē par pirmslidojuma/pēclidojuma pārbaudes rezultātiem.”;
- k) pielikuma ARO.RAMP.140. punkta d) apakšpunkta 2) punktu aizstāj ar šādu:
 “2) tas ir saņēmis lidošanas atļauju saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 noteikumiem – dalībvalstī reģistrētam gaisa kuģim.”;
- l) pielikuma ARO.RAMP.150. punkta a) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:
 “1) ARO.RAMP.145. punktā minētā informācija.”;
- m) pielikuma I un IV papildinājumu aizstāj ar šādu:

“I papildinājums

GAISA KUĢA EKSPLUATANTA APLIECĪBA (gaisa transporta operatoru apstiprinājuma grafiks)		
Ekspluatācijas veidi: Komerciāli gaisa pārvadājumi (CAT) <input type="checkbox"/> Pasažieri; <input type="checkbox"/> Krava; <input type="checkbox"/> Citi ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Ekspluatanta valsts ⁽²⁾	(5)
	Izdevējiestāde ⁽³⁾	
AOC # ⁽⁶⁾ :	Ekspluatanta nosaukums ⁽⁷⁾	Darbības punkti saziņai: ⁽⁹⁾ Informācija par kontaktpunktu, kur bez liekas kavēšanās var sazināties ar operatīvo vadību, ir norādīta _____ ⁽¹²⁾ .
	Komercnosaukums ⁽⁸⁾	
	Ekspluatanta adrese ⁽¹⁰⁾ :	
	Tālrunis ⁽¹¹⁾ : Fakss: E-pasts:	
Šis sertifikāts apliecina, ka _____ ⁽¹³⁾ ir atļauts veikt komerciālus gaisa pārvadājumus, kā noteikts pievienotajās ekspluatācijas specifikācijās, saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu, Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumu un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem.		
Izdošanas datums ⁽¹⁴⁾ :	Vārds, uzvārds un paraksts ⁽¹⁵⁾ : Amats:	
(1) Norāda cita veida transportu. (2) Aizstāj ar ekspluatanta valsts nosaukumu. (3) Aizstāj ar kompetentās izdevējiestādes identifikāciju. (4) Tikai kompetentās iestādes vajadzībām. (5) Tikai kompetentās iestādes vajadzībām. (6) Apstiprinājuma atsauce, ko izdevusi kompetentā iestāde. (7) Aizstāj ar reģistrēto ekspluatanta nosaukumu. (8) Ekspluatanta komercnosaukums, ja atšķiras. Pirms komercnosaukuma norādīt “uzņēmuma nosaukums”.		

- (⁹) Kontaktinformācija ietver tālruni un faksa numurus ar valsts kodu un e-pasta adresi (ja tāda ir), kurā bez nepamatotas kavēšanās var sazināties ar operatīvo vadību jautājumos, kas saistīti ar lidojumu ekspluatāciju, lidojumderīgumu, lidojuma un salona apkalpes locekļu kompetenci, bīstamajām kravām un citiem attiecīgiem jautājumiem.
- (¹⁰) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.
- (¹¹) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruni un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
- (¹²) Norāda kontrolēto dokumentu, kas glabājas gaisa kuģī un kurā norādīta kontaktinformācija, precizējot attiecīgo punktu vai lappusi. Piemēram: "... kontaktinformācija norādīta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, vispārīga informācija/pamatinformācija, 1. nodaļas 1.1. punkts"; vai "... iekļauta ekspluatācijas specifikācijās, 1. lappuse"; vai "... ir iekļauta šā dokumenta papildinājumā".
- (¹³) Reģistrētais ekspluatanta nosaukums.
- (¹⁴) AOC izdošanas datums (dd.mm.gggg.).
- (¹⁵) Kompetentās iestādes pārstāvja amats, vārds, uzvārds un paraksts. Turklāt AOC var apzīmogat ar oficiālu zīmogu.

EASA 138. veidlapa – 2. izdevums

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:	
	Komercnosaukums			
Ekspluatācijas specifikācijas Nr.:				
Gaisa kuģa modelis (⁵): Reģistrācijas zīmes (⁶):				
Ekspluatācijas veidi: Komerciāli gaisa pārvadājumi <input type="checkbox"/> Pasažieri <input type="checkbox"/> Krava <input type="checkbox"/> Citi (⁷): _____				
Ekspluatācijas apgabals (⁸):				
Īpaši ierobežojumi (⁹):				
Īpaši apstiprinājumi:	Jā	Nē	Specifikācija (¹⁰)	Piezīmes
Bīstamās kravas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos Pacelšanās Pieeja un nosēšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹) ... RVR (¹²): m DA/H: pēdas RVR: m	
RVSM (¹³)	<input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
ETOPS (¹⁴)	<input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimālais novirzes laiks (¹⁵): min

Navigācijas specifikācijas kompleksām PBN darbībām ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Helikopteru ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteru ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteru ekspluatācija atkrastē	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salona apkalpes apmācība ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestāta izdošana ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipa EFB lietotņu izmantošana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Lidojumderīguma uzturēšana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Citi ⁽²³⁾				

(1) Kompetentās iestādes kontaktātrūņa un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.

(2) Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numuru.

(3) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".

(4) Ekspluatācijas specifikāciju izdošanas datums (dd.mm.gggg.) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.

(5) Norāda ICAO apzīmējumu gaisa kuģa markai, modelim un sērijai vai pamatsērijai, ja tai ir apzīmējums (piemēram, Boeing-737-3K2 vai Boeing-777-232).

(6) Reģistrācijas zīmes norādītas ekspluatācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse. Ja attiecīgajam gaisa kuģa modelim nepiemēro visus īpašos apstiprinājumus, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes var norādīt attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē, kas paredzēta piezīmēm.

(7) Norāda citu pārvadājumu veidu (piemēram, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšana).

(8) Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai konkrētus maršrutus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu vai reģionu robežas).

(9) Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai VFR, tikai dienā u. c.).

(10) Šajā slejā norāda katru apstiprinājuma vai apstiprinājuma veida vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstošos kritērijus).

(11) Norāda piemērojamo precīzas pieejas kategoriju: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vai CAT IIIC. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (RVR) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (DA/H) pēdās. Katrai pieejas kategorijai izmanto atsevišķu rindu.

(12) Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās RVR metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.

(13) Lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja apakšējās mākoņu robežas maksimālais augstums gaisa kuģim ir zem FL290.

(14) Īpaši tāli lidojumi (ETOPS) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir vairāk vai mazāk nekā divi dzinēji.

(15) Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.

- (16) Veiktspējas navigācija (PBN): katram īpašajam apstiprinājumam kompleksām PBN darbībām (piemēram, RNP AR APCH) izmanto atsevišķu rindu ar attiecīgiem ierobežojumiem, kas uzskaitīti ailēs "Specifikācija" un/vai "Piezīmes". Procedūrai specifiski apstiprinājumi konkrētām RNP AR APCH procedūrām var būt norādīti ekspluatācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse.
- (17) Norāda, vai īpašais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem un/vai lidlaukiem, vai abiem.
- (18) Norāda konkrētu gaisa kuģa korpusa un/vai dzinēja kombināciju.
- (19) Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kuri vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikuma (Part-CC) noteikumiem.
- (20) Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kas noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (Part-CC).
- (21) Norāda B tipa EFB lietotņu sarakstu un EFB aparatūras atsauci (pārnēsājamām EFB). Minētais saraksts ir ietverts ekspluatācijas specifikācijās vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgā lappuse.
- (22) Tās personas vai organizācijas nosaukums, kas atbild par to, lai lidojumderīguma uzturēšana tiek pārvaldīta saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.
- (23) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsas nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, lidojumi ar palielinātu sānsveres leņķu izmantošanu, maksimālais attālums no atbilstoša lidlauka lidmašīnām ar diviem dzinējiem bez ETOPS apstiprinājuma).

EASA 139. veidlapa – 5. izdevums”;

III papildinājums

Īpašo apstiprinājumu saraksts

Nekomerciālai ekspluatācijai

Specializēta ekspluatācija

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

Izdevējietāde ⁽¹⁾		
Īpašo apstiprinājumu saraksts # ⁽²⁾ : Ekspluatanta nosaukums: Datums ⁽³⁾ : Paraksts:		
Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes ⁽⁴⁾ :		
Specializētas ekspluatācijas veidi (SPO) attiecīgā gadījumā: <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Īpašie apstiprinājumi ⁽⁶⁾ :	Specifikācija ⁽⁷⁾	Piezīmes
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Norādīt nosaukumu un kontaktinformāciju.</p> <p>(2) Norādīt attiecīgo numuru.</p> <p>(3) Konkrēto apstiprinājumu izdošanas datums (dd.mm.gggg.) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.</p> <p>(4) Norādīt Komerčiālās aviācijas drošības grupas (<i>Commercial Aviation Safety Team – CAST</i>)/ICAO piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsaucē sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, <i>Boeing-737-3K2</i> vai <i>Boeing-777-232</i>). <i>CAST/ICAO</i> taksonomija ir pieejama šādā tīmekļa vietnē: http://www.intlaviationstandards.org/</p> <p>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.</p> <p>(5) Norādiet darbības veidu, piemēram, lauksaimniecību, būvniecību, fotografēšanu, uzmērīšanu, novērošanu un patrulēšanu, gaisa reklāmu, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumus.</p> <p>(6) Šajā slejā uzskaitīt visas apstiprinātās operācijas, piemēram, bīstami izstrādājumi, <i>LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOF0</i>.</p> <p>(7) Šajā slejā uzskaitīt katru apstiprinājuma maksimāli pieļaujamus kritērijus, piemēram, lēmuma pieņemšanas augstumu un II kategorijas <i>RVR</i> obligātos nosacījumus.</p>		

EASA 140. veidlapa – 2. izdevums

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:
<p>(1) Kompetentās iestādes nosaukums un kontaktinformācija</p> <p>(2) Norāda saistīto atļaujas numuru.</p> <p>(3) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".</p> <p>(4) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.</p> <p>(5) Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruna un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.</p>	

- (6) Norādīt Komerģiālās aviācijas drošības grupas (*Commercial Aviation Safety Team – CAST*)/ICAO piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsaucē 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) Norādiēt 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”;

n) pielikuma V un VI papildinājumu svītro;

3) III pielikumu (Part-ORO) groza šādi:

a) pielikuma ORO.GEN.110. punkta h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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) pielikuma ORO.GEN.135. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

c) pielikuma ORO.GEN.140. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

d) pielikuma ORO.GEN.160. punktu groza šādi:

i) a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Eksploatants kompetentajai iestādei un citām eksploatanta valsts noteiktajām organizācijām sniedz informāciju par visiem negadījumiem, nopietniem incidentiem vai notikumiem, kas noteikti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 (*) un Regulā (ES) Nr. 376/2014.

(*) 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.);

ii) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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 eksploatantam.”;

e) pielikuma ORO.GEN.205. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

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

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

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

f) pielikuma GEN apakšdaļai pievieno šādu 3. sadaļu:

“3. sadaļa

Papildu organizatoriskās prasības

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

a) Eksploatanta 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 eksploatanti 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 eksploatants, kas izmanto gaisa kuģi, nosaka procedūru:

1) skaidri norāda, kurš eksploatants 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 eksploatanta rokasgrāmatā vai līgumā, kurš noslēgts starp AOC turētāju un eksploatantu, 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 eksploatants, 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 lidojumperīgumu pārvalda organizācija, kas atbild par AOC ietvertā gaisa kuģa lidojumperīguma uzturēšanu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.

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;

3) par jebkuru defektu vai tehnisku kļūmi, kas rodas, kad gaisa kuģis atrodas tā darbības kontrolē, ziņo AOC turētāja CAMO;

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 (*).

(*) 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.).”;

g) pielikuma ORO.AOC.110. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“*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 lidojumperīgumu 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.”;

h) pielikuma ORO.AOC.125. punktu aizstāj ar šādu:

“**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.
- 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).”;
- i) pielikuma ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “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.”;
- j) pielikuma ORO.SPO.100. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “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 (*) un šo regulu;
 - 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).

(*) 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.);”;

- k) pielikuma ORO.CC.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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 piemērojamiem 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.”;
- l) pielikuma ORO.CC.205. punktu aizstāj ar šādu:

“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 katrām 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.
- 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.”;

m) I papildinājumu aizstāj ar šādu:

“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, darbību un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju ⁽¹⁾ :					
Gaisa kuģa MSN	Gaisa kuģa tips	Gaisa kuģa reģistrācija ⁽²⁾	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veids(-i) ⁽³⁾ :	Organizācija, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību ⁽⁴⁾
Attiecīgā gadījumā informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem (attiecīgā gadījumā deklarācijai pievienot sarakstu ar īpašiem apstiprinājumiem, tostarp īpašiem apstiprinājumiem, ko piešķirusi trešā valsts).					
Attiecīgā gadījumā informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (attiecīgā gadījumā pievienot atļaujas)					
Attiecīgā gadījumā alternatīvo līdzekļu saraksts atbilstības panākšanai ar atsaucēm uz saistītajiem AMC, kurus tie aizstāj (pievieno AltMoC).					
Paziņojumi					
<input type="checkbox"/> Ekspluatants atbilst un turpmāk atbildīs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām.					
<input type="checkbox"/> Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp darbības 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 minētās regulas III pielikuma ORO.GEN.110. punkta b) apakšpunktā.					

<input type="checkbox"/> 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.
<input type="checkbox"/> 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 Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma CC apakšsadaļu.
<input type="checkbox"/> (Attiecīgā gadījumā) Ekspluatants ir ieviesis un apliecinājis atbilstību atzītam nozares standartam. Atsauce uz standartu: Sertifikācijas struktūra: Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:
<input type="checkbox"/> Ekspluatants paziņos kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) 965/2012 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautajā un tai pielikumā pievienotajā informācijā un AltMoC sarakstos tā, kā prasīts Regulas (ES) 965/2012 III pielikuma ORO.GEN.120. punkta a) apakšpunktā.
<input type="checkbox"/> Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.
Datums un atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts
<p>(¹) Ja nav pietiekami daudz vietas, lai norādītu informāciju deklarācijas vietā, informāciju norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.</p> <p>(²) Ja gaisa kuģis arī ir reģistrēts AOC turētājam, norāda AOC numuru, kas piešķirts AOC turētājam.</p> <p>(³) "Darbības veids(-i)" ir darbības veids, ko veic ar šo gaisa kuģi, piemēram, komerciāla ekspluatācija un specializēta ekspluatācija, piemēram, aerofotografēšanas lidojumi, reklāmas no gaisa lidojumi, ziņu mediju lidojumi, televīzijas un filmu lidojumi, izpletplēkšana, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi.</p> <p>(⁴) Informācijā par organizāciju, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, adresi un apstiprinājuma atsauci.";</p>

4) IV pielikumu (Part-CAT) groza šādi:

a) pielikuma CAT.GEN.MPA.105. punktu groza šādi:

i) a) apakšpunktu groza šādi:

— ar šādu tekstu aizstāj 12) un 13) punktu:

"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;"

— pievieno šādu 14. punktu:

"14) lidojuma beigās gaisa kuģa tehniskajā žurnālā vai lidojuma žurnālā, lai nodrošinātu nepārtrauktu lidojumu drošību, reģistrē lidojuma, izmantošanas datus un visus zināmos vai iespējamus gaisa kuģa defektus.";

ii) pievieno šādu e) punktu:

"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) pielikuma CAT.GEN.MPA.150. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

- c) pielikuma CAT.GEN.MPA.180. punkta a) apakšpunkta 10) punktu aizstāj ar šādu:

“10) gaisa kuģa tehniskais žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1321/2014 I pielikumu (M daļu);”;

- d) pielikuma CAT.GEN.MPA.210. punktu aizstāj ar šādu:

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

Šādas lidmašīnas aprīko ar izturīgiem un automātiskiem līdzekļiem precīza lidojuma beigu punkta noteikšanai pēc nelaiemes gadījuma, kurā lidmašīna 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 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
 - 2) visas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 45 500 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2023. gada 1. janvārī vai vēlāk.”;
- e) pielikuma CAT.OP.MPA.170. b) punktu aizstāj ar šādu:
- “b) pasažieriem paredzētu instruktāžas shēmu, uz kuras norādes ar attēliem informē par drošības un avārijas aprīkojuma izmantošanu un avārijas izejām, ko pasažieri varētu izmantot.”;
- f) pielikuma CAT.OP.MPA.320. punktu aizstāj ar šādu:

“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 mezglis
B	91–120 mezglis
c)	121–140 mezglis
D	141–165 mezglis
E	166–210 mezglis

- 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.”;

- g) pielikuma CAT.IDE.A.100. b) punktu aizstāj ar šādu:
- “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.”;

h) pielikuma CAT.IDE.A.105. b) punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

i) pielikuma CAT.IDE.A.125. punktu groza šādi:

 - i) a) apakšpunkta 1. punktu iii) punktu aizstāj ar šādu:

“iii) Barometriskais augstums.”;
 - ii) b) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1) Barometriskais augstums.”;

j) pielikuma CAT.IDE.A.130. punktu groza šādi:

 - i) b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Divi līdzekļi barometriskā augstuma mērīšanai un parādīšanai.”;
 - ii) h) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:

“1) Barometriskais augstums.”;

k) pielikuma CAT.IDE.A.205. punktu groza šādi:

 - i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:

“3) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katrā pasažieru sēdekli un ierobežotāj-jostas 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.”;
 - ii) b) apakšpunkta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“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 sikсна 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 individuāla 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.”;

l) CAT.IDE.A.245. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Pārnēsājamus PBE lidmašīnās uzstāda arī blakus CAT.IDE.A.250. punkta b) un c) apakšpunktā minētajam pārnēsājamam ugunsdzēsīgam aparātam vai – ja pārnēsājams ugunsdzēsīgais aparāts ir kravas nodalījumā – blakus kravas nodalījuma ieejai.”;

m) pielikuma CAT.IDE.A.275. punkta c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

- “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.”;

n) pielikuma CAT.IDE.A.285. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

o) pielikuma CAT.IDE.A.345. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

p) pielikuma CAT.IDE.H.100. punktu groza šādi:

i) a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām; nav jāapstiprina:

- 1) pārnēsājami 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.”;

ii) b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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 līdz 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.”;

q) pielikuma CAT.IDE.H.105. b) punktu aizstāj ar šādu:

“b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē helikopterus saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu.”;

- r) pielikuma CAT.IDE.H.125. punktu groza šādi:
- i) a) apakšpunkta 1. punkta iii) punktu aizstāj ar šādu:
“iii) Barometriskais augstums;”;
 - ii) b) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- s) pielikuma CAT.IDE.H.130. punktu groza šādi:
- i) b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) Divi līdzekļi barometriskā augstuma mērīšanai un parādīšanai. Vienpilota lidojumos saskaņā ar VFR naktī vienu spiediena altimetru var aizstāt ar radioaltimetru.”;
 - ii) h) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- t) pielikuma CAT.IDE.H.315. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “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”;
- u) pielikuma CAT.IDE.H.320. punktu aizstāj ar šādu:

“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 aprīkoti 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;
 - 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.”;
- 5) regulas V pielikumu (Part-SPA) groza šādi:
- a) pielikuma SPA.GEN.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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.DG.110. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

c) pielikuma SPA.NVIS.110. b) punktu aizstāj ar šādu:

“b) *Radioaltimērs* Helikopteros uzstāda radioaltimētru, kas, helikopteram zaudējot iestafto augstumu, raida skaņas brīdinājuma signālu un pilota izvēlēta augstumā visos NVIS lidojuma posmos raida skaidri uztveramu skaņas brīdinājuma un vizuālu brīdinājuma signālu.”;

d) pielikuma SPA.HHO.110. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

6) regulas VI pielikumu (Part-NCC) groza šādi:

a) pielikuma NCC.GEN.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

b) iekļauj šādu NCC.GEN.101. punktu:

“NCC.GEN.101 Papildu prasības mācību lidojumu organizācijām

Apstiprinātas mācību organizācijas, kurām jāatbilst šim pielikumam, attiecīgi atbilst arī III pielikuma ORO.GEN.310. punktam.”;

c) pielikuma NCC.IDE.A.100. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

- d) pielikuma NCC.IDE.A.105. b) punktu aizstāj ar šādu:
“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”;
- e) pielikuma NCC.IDE.A.120. punktu groza šādi:
i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
ii) c) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- f) pielikuma NCC.IDE.A.125. punktu groza šādi:
i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
ii) c) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
iii) h) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“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.”;
- g) pielikuma NCC.IDE.A.180. b) punktu aizstāj ar šādu:
“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 sikсна 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.”;
- h) pielikuma NCC.IDE.A.250. punktam pievieno šādu e) apakšpunktu:
“e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.”;
- i) pielikuma NCC.IDE.H.100. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“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.”;

- j) pielikuma NCC.IDE.H.105. b) punktu aizstāj ar šādu:
"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";
- k) pielikuma NCC.IDE.H.120. punktu groza šādi:
i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
"3) Barometriskais augstums;";
ii) c) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
"1) Barometriskais augstums;";
- l) pielikuma NCC.IDE.H.125. punktu groza šādi:
i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
"3) Barometriskais augstums;";
ii) c) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
"1) Barometriskais augstums;";
- m) pielikuma NCC.IDE.H.235. punktu aizstāj ar šādu:

"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 aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.";

- n) pielikuma NCC.IDE.H.250. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:
"e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.";
- 7) regulas VII pielikumu (Part-NCO) groza šādi:
a) pielikuma NCO.GEN.100. b) punktu aizstāj ar šādu:
"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.";
- b) iekļauj šādu NCO.GEN.104. punktu:

"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;
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 lidojumperīgumu pārvalda organizācija, kas atbild par AOC ietvertā gaisa kuģa lidojumperīguma 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.”;
- d) pielikuma NCO.IDE.A.100. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājami 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.”;
- e) pielikuma NCO.IDE.A.120. punkta a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
- “3) Barometriskais augstums;”;
- f) pielikuma NCO.IDE.A.125. punkta a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
- “3) Barometriskais augstums;”;
- g) pielikuma NCO.IDE.A.140. punkta a) apakšpunkta 2) punktu aizstāj ar šādu:
- “2) drošības jostu katram sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;”;
- h) pielikuma NCO.IDE.A.195. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:
- “e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.”;
- i) pielikuma NCO.IDE.H.100. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) pārnēsājami 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.”;
- j) pielikuma NCO.IDE.H.120. punkta a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
- k) pielikuma NCO.IDE.H.125. punkta a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
- l) pielikuma NCO.IDE.H.140. punkta a) apakšpunkta 1) un 2) punktu aizstāj ar šādiem:
“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;”;
- m) pielikuma NCO.IDE.H.185. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;
- n) pielikuma NCO.IDE.H.195. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:
“e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.”;
- o) pielikuma NCO.SPEC.HEC.105. b) punktu aizstāj ar šādu:
“b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma, kas nav vienkāršs PCDS, uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.”;
- p) pielikuma NCO.SPEC.PAR.120. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.SPEC.PAR.120 Bīstamu kravu pārvadājumi un izmešana

Neatkarīgi no NCO.SPEC.160. punkta izpletnlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, līdz ņemot dūmu ierīces, lai veiktu izpletnlēkšanas 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.”;

- q) pielikuma E apakšdaļai pievieno šādu 6. sadaļu:

“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;

- b) "B līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojums visiem tehniskās apkopes pārbaudes lidojumiem, izņemot "A līmeņa" tehniskās apkopes pārbaudes lidojumu.

NCO.SPEC.MCF.105 Eksploatācijas 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 eksploatācijā 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.
- b) Atkāpjoties no NCO.IDE.A.105. punkta vai NCO.IDE.H.105. punkta, gaisa kuģa kapteinis var veikt lidojumu, kurā nedarbojas vai iztrūkst lidojuma iekārtas vai funkcijas, kas nepieciešamas lidojumam, ja tās nedarbojas vai iztrūkst aprīkojums vai funkcijas, kas minētas NCO.SPEC.MCF.110. punktā minētajā kontrolsarakstā.

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 eksploatācijas 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.

NCO.SPEC.MCF.130 Simulētas anormālas vai ārkārtas procedūras lidojumā

Atkāpjoties no NCO.SPEC.145. punkta, gaisa kuģa kapteinis var imitēt situācijas, kad nepieciešama nestandarta avārijas procedūru veikšana ar funkciju speciālistu uz kuģa, ja simulācija ir vajadzīga, lai izpildītu lidojuma nolūku, un ja tā ir norādīta NCO.SPEC.MCF.110. punktā minētajā pārbaudes sarakstā vai eksploatācijas procedūrās.

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.”;

- 8) VIII pielikumu (Part-SPO) groza šādi:

- a) pielikuma SPO.GEN.005. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Šis pielikums attiecas uz jebkāda veida specializētu eksploatāciju, kad gaisa kuģi izmanto tādām specializētām darbībām kā lauksaimniecība, būvniecība, fotografēšana, topogrāfiskā uzmērīšana, novērošana un patrulēšana, avioreklāma vai tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi.”;

- b) pielikuma SPO.GEN.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

- c) pielikuma SPO.POL.110. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) “Ekspluatants izveido masas un līdzsvara sistēmu, lai katram lidojumam vai lidojumu kopumam noteiktu:

- 1) gaisa kuģa sauso ekspluatācijas masu;
- 2) derīgās kravas masu;
- 3) degvielas kravas masu;
- 4) gaisa kuģa kravu un kravas izvietojumu;
- 5) pacelšanās masu, nosēšanās masu un masu bez degvielas;
- 6) piemērojamās gaisa kuģa CG atrašanās vietas.”;

- d) pielikuma SPO.IDE.A.100. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

- 1) rezerves drošinātāji;
- 2) pārnēsājami 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.”;

- e) pielikuma SPO.IDE.A.105. punktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

- f) pielikuma SPO.IDE.A.120. punktu groza šādi:
- i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
 - ii) e) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- g) pielikuma SPO.IDE.A.125. punktu groza šādi:
- i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
 - ii) c) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
 - iii) e) apakšpunkta 4) punktu aizstāj ar šādu:
“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.”;
- h) SPO.IDE.A.160. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “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:
 - i) divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi;
 - ii) diagonāla plecu sikсна 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.”;
- i) pielikuma SPO.IDE.A.220. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:
- “e) lidmašīnas ir aprīkotas ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.”;
- j) pielikuma SPO.IDE.H.100. punktu groza šādi:
- i) b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
 - 1) pārnēsājami 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.”;

ii) c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“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.”;

k) pielikuma SPO.IDE.H.105. punktu aizstāj ar šādu:

“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) helikoptera 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 helikoptera saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu;
 - c) uz helikoptera attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.”;
- l) pielikuma SPO.IDE.H.120. punktu groza šādi:
- i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
 - ii) d) apakšpunkta 1) punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- m) pielikuma SPO.IDE.H.125. punktu groza šādi:
- i) a) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:
“3) Barometriskais augstums;”;
 - ii) c) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) Barometriskais augstums;”;
- n) pielikuma SPO.IDE.H.220. punktam pievieno šādu f) apakšpunktu:
- “e) helikopteri ir aprīkoti ar novērošanas iekārtām saskaņā ar piemērojamām gaisa telpas prasībām.”;
- o) pielikuma SPO.SPEC.HESLO.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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) veikspējas kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt HESLO ekspluatāciju;
- f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.”;

- p) pielikuma SPO.SPEC.HEC.100. punktu aizstāj ar šādu:

“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;
 - 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.”;
- q) pielikuma SPO.SPEC.HEC.105. b) punktu aizstāj ar šādu:
- “b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma, kas nav vienkāršs *PCDS*, uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.”;
- r) pielikuma SPO.SPEC.PAR.125. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.SPEC.PAR.125 Bīstamu kravu izmešana

Neatkarīgi no SPO.GEN.155. punkta izpletņlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, lai veiktu izpletņlēcšanas paraugdemonstrējumus, virs blīvi apdzīvotiem pilsētu apgabaliem, ciematiem vai iedzīvotāju apmetnēm, vai virs cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā, ja izpletņlēcējiem ir līdzīgi dūmu ierīces, kas izgatavotas minētajam mērķim.”;

- s) pielikuma E apakšdaļai pievieno šādu 5. sadaļu:

“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:

- 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 tas ir vajadzīgs, lai pierādītu rezerves sistēmas vai citas drošības ierīces darbību;
- 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 rokasgrāmatā “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.

SPO.SPEC.MCF.115 Prasības lidojuma apkalpei “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumam

- a) Eksploatants 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, eksploatants nodrošina, ka:

- 1) gaisa kuģa kapteinis ir izgājis mācību kursu saskaņā ar SPO.SPEC.MCF.120. punktu; ja mācības ir veiktas trenāžierī, 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 eksploatants savā darbībā ievieš jaunu gaisa kuģu tipu un ir novērtējis pilota kvalifikāciju saskaņā ar novērtēšanas procedūru, eksploatants 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 trenāžierī.

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) trenāžierī, 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 izmantoti apmācībā, un gaisa kuģi, ar ko jālido tehniskās apkopes pārbaudes lidojuma laikā, eksploatants norāda, vai ir vajadzīgas atšķirības vai iepazīšanas apmācības, un apraksta šādas apmācības saturu.

SPO.SPEC.MCF.125 Apkalpes sastāvs un gaisa kuģī esošās personas

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, lai noteiktu vajadzību pēc papildu funkciju speciālista.
- b) “A līmeņa” tehniskās apkopes pārbaudes lidojumā eksploatants 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)."

—

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I un Vb pielikumu groza šādi:

1) I pielikuma (Part-M) M.A.201. punktam pievieno šādu k) apakšpunktu:

“k) Ja gaisa kuģi, kas iekļauts gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā, izmanto nekomerciāliem pārvadājumiem vai specializētiem pārvadājumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.GEN.310. punktu vai VII pielikuma NCO.GEN.104. punktu, ekspluatants nodrošina, ka uzdevumus, kas saistīti ar lidojumderīguma uzturēšanu, veic attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības turētāja CAMO, kas apstiprināts saskaņā ar Vc pielikumu (Part-CAMO), vai apvienotā lidojumderīguma organizācija (“CAO”), kas apstiprināta saskaņā ar Vd pielikumu (Part-CAO).”;

2) Vb pielikuma (Part-ML) ML.A.201. punktam pievieno šādu h) apakšpunktu:

“h) Ja gaisa kuģi, kas iekļauts gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā, izmanto nekomerciāliem vai specializētiem pārvadājumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.GEN.310. punktu vai VII pielikuma NCO.GEN.104. punktu, ekspluatants nodrošina, ka uzdevumus, kas saistīti ar lidojumderīguma uzturēšanu, veic attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības turētāja CAMO, kas apstiprināts saskaņā ar Vc pielikumu (Part-CAMO), vai apvienotā lidojumderīguma organizācija (“CAO”), kas apstiprināta saskaņā ar Vd pielikumu (Part-CAO).”
