

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/2237**(2021. gada 15. decembris),****ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām ekspluatācijai visos laikapstākļos un lidojuma apkalpes apmācībai un pārbaudēm**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 23. panta 1. punktu, 27. panta 1. punktu un 31. pantu,

tā kā:

- (1) Ekspluatantiem un personālam, kas iesaistīti gaisa kuģu ekspluatācijā, kā arī valstu kompetentajām iestādēm būtu jāatbilst attiecīgajām gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasībām, kuras izklāstītas Regulā (ES) 2018/1139.
- (2) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ ir izklāstīti sīki izstrādāti noteikumi par gaisa kuģu ekspluatāciju. Spēkā esošie noteikumi, kas reglamentē ekspluatāciju visos laikapstākļos, būtu jāatjaunina, lai nodrošinātu, ka tie atspoguļo jaunākos tehnoloģiskos sasniegumus jaunu gaisa kuģu sistēmu jomā un gaisa kuģu ekspluatācijas labāko praksi.
- (3) Lai Savienībā nodrošinātu augstu civilās aviācijas drošuma līmeni, ir jāpievēršas ekspluatācijai visos laikapstākļos visās attiecīgajās aviācijas jomās, tostarp sākotnējā lidojumderīguma, gaisa kuģu ekspluatācijas, lidojuma apkalpes licencēšanas un lidlauku jomā, un jāņem vērā aviācijas pieredze pasaules mērogā un zinātnes un tehnikas attīstība gaisa kuģu ekspluatācijas jomā. Tāpēc ar jaunajiem noteikumiem būtu jāuzlabo saskaņotība ar Amerikas Savienoto Valstu Federālās aviācijas pārvaldes prasībām un pēc iespējas Savienības tiesību aktos jāiekļauj Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (ICAO) pieņemto standartu, proti, ICAO 6. pielikuma I daļas (11. izdevums), II daļas (10. izdevums) un III daļas (9. izdevums), jaunākie grozījumi attiecībā uz ekspluatāciju visos laikapstākļos un instrumentālās nolaišanās terminoloģiju.
- (4) Turklāt būtu jādod iespēja veikt helikopteru drošu ekspluatāciju saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR), ietverot arī precīzās nolaišanās un izlidošanas izmantošanu. Līdz šim helikopteru ekspluatācija galvenokārt notikusi saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, tāpēc helikopteru ekspluatācijas noteikumi tika pilnveidoti. Tomēr pašlaik ir pieejamas jaunas īpašas helikopteru precīzās nolaišanās un izlidošanas procedūras, kā arī zema līmeņa helikopteru maršruti, kas ļauj helikopteriem lidot saskaņā ar IFR. Tāpēc būtu attiecīgi jāmaina ekspluatācijas noteikumi.
- (5) Lai drošumu uzlabotu izmaksefektīvi, būtu jānosaka jaunas apmācības prasības attiecībā uz specializēto ekspluatāciju (SPO), daudzpilotu lidojumiem ar helikopteriem, trenāžieru plašāku izmantošanu, kā arī daudzveidīgākiem pasākumiem, ko izmanto apmācībai un pārbaudēm helikopteru komerciālajos gaisa pārvadājumos (CAT).
- (6) Lai jaunie noteikumi neatpaliktu no pastāvīgā tehnoloģiskā progressa, tiem vajadzētu būt balstītiem uz veiktspēju un risku. Tiem nevajadzētu būt atkarīgiem no tehnoloģijām, un tos var pielāgot turpmākām izmaiņām, tādējādi novēršot atkarību no konkrētiem tehnoloģiskiem risinājumiem.

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

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

- (7) Jaunajiem noteikumiem būtu jāļauj uzlabot efektivitāti, pamatojoties uz tehnoloģisko progresu un jaunu, progresīvu tehnoloģiju, piemēram, uzlabotas lidojuma redzamības sistēmu (EFVS), izmantošanu ekspluatācijā, kā arī dažu progresīvu jaunu ekspluatācijas procedūru piemērošanu, kas atbalsta ekspluatāciju visos laikstākļos. Būtu jāietecas arī izmantot novatoriskus mācību rīkus lidojuma apkalpes apmācībai un pārbaudēm.
- (8) Jaunajiem noteikumiem par ekspluatāciju visos laikstākļos un lidojuma apkalpes apmācību un pārbaudēm būtu jāpalīdz nodrošināt vienlīdzīgas konkurences apstākļus visiem Savienības iekšējā aviācijas tirgus dalībniekiem un uzlabot Savienības aviācijas nozares konkurētspēju.
- (9) Lidlauka ekspluatācijas minimumi būtu pēc iespējas jāsakāpo starp CAT ekspluatāciju, nekomerciālu ekspluatāciju ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju (NCC) un specializēto ekspluatāciju (SPO). Lai stimulētu instrumentālo lidojumu noteikumu izmantošanu, būtu jāvienkāršo arī prasības ekspluatācijai visos laikstākļos nekomerciālā ekspluatācijā ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju (NCO).
- (10) Pamatojoties uz ekspluatācijas pieredzi un ņemot vērā ekspluatācijas raksturu un attiecīgi mazākos saistītos riskus, daži lidojuma apkalpes apmācības un pārbaūžu prasību atvieglojumi, kas iepriekš bija pieejami tikai CAT ekspluatācijai, būtu jāattiecinā arī uz SPO un NCC ekspluatāciju. Ekspluatācijas norises ir pierādījušas, ka vajadzīgo drošuma līmeni var saglabāt ar mazāk stingrām un elastīgākām prasībām. Tāpat arī mazajiem helikopteru ekspluatantiem būtu jādod zināmā mērā lielāka elastība ekspluatācijā ar dažādiem gaisa kuģu tipiem vai variantiem. Mazu vienkāršu viendzinēja helikopteru tipiem, kuri normālos un ārkārtas apstākļos darbojas līdzīgi, arī būtu jāizmanto daži vienkāršojumi, kas pašlaik ir pieejami lidmašīnas klases kvalifikācijas atzīmes satvarā.
- (11) Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza, lai pilnībā īstenotu Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā izklāstītās gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības.
- (12) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un iesniegusi to Komisijai kopā ar Atzinumu Nr. 02/2021 ⁽³⁾ saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 76. panta 1. punktu.
- (13) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi atbilstīgi Regulas (ES) 2018/1139 127. pantam izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

- (1) regulas 5. panta 2. punkta a) apakšpunkta iv) punktu aizstāj ar šādu:
“iv) veikt ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos (LVO) vai darbības ar ekspluatācijas kredītiem;”;
- (2) regulas I, II, III, IV, V, VI, VII un VIII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2022. gada 30. oktobra.

⁽³⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

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

Briselē, 2021. gada 15. decembrī

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja*
Ursula VON DER LEYEN

PIELIKUMS

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

1) regulas I pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu 6. punktu:

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

- a) pacelšanos – izteikti kā redzamība uz skrejceļa (RVR) un/vai redzamība, un, ja vajadzīgs, mākoņu apakšējās robežas augstums;
- b) nosēšanos 2D instrumentālās nolaišanās darbībās – izteikti kā redzamība un/vai RVR, minimālais nolaišanās absolūtais/relatīvais augstums (MDA/H) un, ja vajadzīgs, mākoņu apakšējās robežas augstums;
- c) nosēšanos 3D instrumentālās nolaišanās darbībās – izteikti kā redzamība un/vai RVR, un lēmuma pieņemšanas absolūtais/relatīvais augstums (DA/H) atbilstīgi darbības veidam un/vai kategorijai.”;

b) pielikuma 11. punktu svītros;

c) pielikuma 13.–16. punktu svītros;

d) iekļauj šādu 18.a punktu:

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

e) pielikuma 20. punktu aizstāj ar šādu:

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

f) iekļauj šādu 20.a punktu:

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

g) pielikuma 27. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) attiecībā uz nolaišanos pa taisni – līdz punktam aptuveni 15 m (50 pēdas) virs nosēšanās skrejceļa sliekšņa vai punktam, kurā sākas izlīdzināšanas manevrs; vai
- b) attiecībā uz nolaišanos pa riņķi – līdz ir sasniegts MDA/H vai vizuālā lidojuma manevra absolūtais/relatīvais augstums.”;

h) iekļauj šādu 35.a punktu:

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

i) pielikuma 46. punktu aizstāj ar šādu:

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

j) iekļauj šādu 46.a un 46.b punktu:

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

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

k) pielikuma 47. punktu aizstāj ar šādu:

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

l) iekļauj šādu 48.b punktu:

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

m) iekļauj šādu 52.a punktu:

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

n) pielikuma 55. punktu aizstāj ar šādu:

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

o) pielikuma 56. punktu svīturo;

p) iekļauj šādu 69.d un 69.e punktu:

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

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

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

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

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

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

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

q) iekļauj šādu 72.b punktu:

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

r) pielikuma 74. un 75. punktu aizstāj ar šādiem:

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

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

s) pielikuma 76. punktu svītros;

t) iekļauj šādu 78.c punktu:

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

u) pielikuma 83. punktu svītros;

v) iekļauj šādu 85.a punktu:

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

w) iekļauj šādu 91.a punktu:

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

x) pielikuma 92. punktu aizstāj ar šādu:

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

y) iekļauj šādu 120.c, 120.d un 120.e punktu:

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

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

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

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

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

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

z) iekļauj šādu 124.a punktu:

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

- a) lielākais attālums, kādā uz spilgta fona ir iespējams saskatīt un atpazīt atbilstoša izmēra tumšu objektu, kas atrodas netālu no zemes; un
- b) lielākais attālums, kādā uz neapgaismota fona ir iespējams saskatīt un identificēt aptuveni 1 000 kandelu spilgtas ugunis.”;

aa) pielikuma 125. un 126. punktu aizstāj ar šādiem:

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

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

2) regulas II pielikuma II papildinājumu aizstāj ar šādu:

“II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija Tālrunis ⁽¹⁾ : _____; Fakss: _____; E-pasts: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Ekspluatanta nosaukums ⁽³⁾		Datums ⁽⁴⁾ : Paraksts:
Veic komercdarbību kā (komercnosaukums): Ekspluatācijas specifikāciju Nr.:				
Gaisa kuģa modelis ⁽⁵⁾ : Reģistrācijas zīmes ⁽⁶⁾ :				
Ekspluatācijas veidi: komerciāli gaisa pārvadājumi <input type="checkbox"/> Pasażieru <input type="checkbox"/> Kravas <input type="checkbox"/> Citi ⁽⁷⁾ : _____				
Ekspluatācijas apgabals ⁽⁸⁾ :				
Īpaši ierobežojumi ⁽⁹⁾ :				
Speciālie apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ⁽¹⁰⁾	Piezīmes
Bīstamās kravas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos				
Pacelšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ :.. m	
Nolaišanās un nosēšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H : pēdas, RVR:.. m	
Ekspluatācijas kredīti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾DA/H: pēdas, RVR:.. m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimālais novirzes laiks ⁽¹⁶⁾ : min.	
PBN darbību kompleksās navigācijas specifikācijas ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
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"/>	⁽¹⁹⁾	
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 lidojumi atklātā jūrā	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salona apkalpes apmācība ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

CC atestāta izdošana ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipa EFB lietotņu izmantošana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Lidojumderīguma uzturēšana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Citi ⁽²⁴⁾				

⁽¹⁾ Kompetentās iestādes kontaktātlruņa numurs ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, kā arī faksa numuru, ja ir.

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

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

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

⁽⁵⁾ Norāda ICAO piešķirto apzīmējumu, kas ietver gaisa kuģa ražotāju, modeli un sērijas numuru vai atsaucis sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).

⁽⁶⁾ Reģistrācijas zīmes ir norādītas vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsaucis uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi. Ja uz attiecīgo gaisa kuģa modeli neattiecas visi speciālie apstiprinājumi, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes var norādīt attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē, kas paredzēta piezīmēm.

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

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

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

⁽¹⁰⁾ Šajā slejā norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma tipa vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstīgos kritērijus).

⁽¹¹⁾ Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās RVR metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.

⁽¹²⁾ Norāda piemērojamo precīzas nolaišanās kategoriju: CAT II vai CAT III. Norāda minimālo RVR metros un DH pēdās. Katrai nolaišanās kategorijai izmanto atsevišķu rindu.

⁽¹³⁾ Norāda piemērojamo ekspluatācijas kredītu: SA CAT I, SA CAT II, EFVS, u. c. Norāda minimālo RVR metros un DH pēdās. Katram ekspluatācijas kredītam izmanto atsevišķu rindu.

⁽¹⁴⁾ Lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja maksimālais mākoņu apakšējās robežas augstums gaisa kuģim ir zem FL290.

⁽¹⁵⁾ Palielināta tūluma lidojumi (ETOPS) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc lodziņu "Neattiecas" var atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir mazāk vai vairāk nekā divi dzinēji.

⁽¹⁶⁾ Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.

⁽¹⁷⁾ Veiktspējas navigācija (PBN): katram kompleksas PBN speciālajam apstiprinājumam (piemēram, RNP AR APCH) izmanto atsevišķu rindu; ailē "Specifikācija" vai ailē "Piezīmes", vai abās ailēs norāda atbilstīgos ierobežojumus. Procedūrai specifiski apstiprinājumi konkrētām RNP AR APCH procedūrām var būt norādīti vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsaucis uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.

⁽¹⁸⁾ Norāda, vai speciālais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem vai lidlaukiem, vai abiem.

⁽¹⁹⁾ Norāda konkrēto gaisa kuģa korpusa vai dzinēja kombināciju.

⁽²⁰⁾ Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kuri vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikuma (Part-CC) noteikumiem.

⁽²¹⁾ Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (Part-CC).

⁽²²⁾ Norāda B tipa EFB lietotņu sarakstu un EFB aparatūras atsauci (pārnēsājamām EFB). Šis saraksts ir ietverts vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsaucis uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.

⁽²³⁾ Par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu atbildīgās personas vārds un uzvārds vai organizācijas nosaukums un atsaucis uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (Part-M) G apakšdaļu.

⁽²⁴⁾ Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsskrējiena nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, samazināta vajadzīgā nosēšanās distance, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, palielinātu sānsveres leņķu izmantošana, maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez ETOPS apstiprinājuma).
EASA 139. veidlapa – 7. izdevums"

3) regulas III pielikumu groza šādi:

a) pielikuma ORO.FC.100. punktu groza šādi:

i) pievieno šādu f) apakšpunktu:

“f) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai

Ja helikopteru ekspluatē divu pilotu apkalpe:

- 1) katram pilotam ir sertifikāts, kas apliecina, ka ir sekmīgi pabeigts daudzpilotu apkalpes sadarbības (MCC) kurss helikopteros saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011; vai
- 2) katrs pilots ir veicis vismaz 500 lidojuma stundas daudzpilotu lidojumu pilota statusā.”;

ii) punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Lidojuma apkalpes locekli lidojuma laikā pie vadības ierīcēm var aizvietot cits atbilstoši kvalificēts lidojuma apkalpes loceklis.”;

b) pielikuma ORO.FC.105. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.105 Gaisa kuģa kapteiņa/komandiera iecelšana

a) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 8.6. punktu ekspluatants vienu lidojuma apkalpes pilotu, kuram ir gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*), ieceļ par gaisa kuģa kapteini vai, veicot komerciālus gaisa pārvadājumus, par gaisa kuģa komandieri.

b) Ekspluatants lidojuma apkalpes locekli par gaisa kuģa kapteini/komandieri ieceļ tikai tad, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

- 1) lidojuma apkalpes loceklim ir lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā obligātā pieredze;
- 2) lidojuma apkalpes loceklim ir atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot;
- 3) lidojuma apkalpes loceklis ir pabeidzis ekspluatanta rīkotu komandieru kursu, ja daudzpilotu apkalpes lidojumu gadījumā tas no otrā pilota tiek paaugstināts par gaisa kuģa kapteini/komandieri.

c) Ar lidmašīnām un helikopteriem veiktu komerciālu pārvadājumu gadījumā gaisa kuģa kapteinis/komandieris vai pilots, kam var uzticēt gaisa kuģa vadību, iepriekš ir guvis sākotnēju iepazīšanas apmācību par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot, un gūtās zināšanas uztur šādi:

- 1) Zināšanas par lidlauku uztur, vismaz vienu reizi 12 kalendārajos mēnešos veicot lidojumu uz attiecīgo lidlauku.
- 2) Zināšanas par maršrutu vai reģionu uztur, vismaz vienu reizi 36 mēnešos veicot lidojumu attiecīgajā maršrutā vai reģionā. Turklāt ir nepieciešama kvalifikācijas atjaunināšanas apmācība attiecībā uz zināšanām par maršrutu vai reģionu, ja 36 mēnešu laikposmā 12 mēnešus nav veikts lidojums attiecīgajā maršrutā vai reģionā.

d) Neatkarīgi no c) apakšpunkta, veicot lidojumus dienā saskaņā ar *VFR* ar B un C klases lidmašīnām un helikopteriem, iepazīšanas apmācību par maršrutu un lidlaukiem var aizstāt ar iepazīšanās apmācību par reģionu.”;

c) pielikuma ORO.FC.125. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.125 Apmācība par atšķirībām, iepazīšanas apmācība, apmācība par iekārtām un procedūrām

a) Lidojuma apkalpes locekļi pabeidz apmācību par atšķirībām vai iepazīšanas apmācību, ja tas prasīts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*).

b) Lidojuma apkalpes locekļi pabeidz apmācību par iekārtām un procedūrām, ja iekārtu vai procedūru maiņas dēļ nepieciešamas papildu zināšanas par pašlaik ekspluatējamo gaisa kuģu tipiem vai variantiem.

c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norāda, kad ir vajadzīga šāda apmācība par atšķirībām vai iepazīšanas apmācība, vai apmācība par iekārtām un procedūrām.”;

d) pielikuma ORO.FC.130. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz ikgadēju periodisko apmācību lidojumā un uz zemes par to gaisa kuģu tipu vai variantu un ar to saistītajām gaisa kuģa iekārtām, ar kuru tie veic lidojumus, tostarp apmācību par visu gaisa kuģi esošo avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu.”;

e) pielikuma ORO.FC.140. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.140 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija

a) Lidojuma apkalpes locekļi, kas veic lidojumus ar vairākiem gaisa kuģu tipiem vai variantiem, atbilst šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām attiecībā uz katru tipu vai variantu, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 sagatavoto datu par piemērotību ekspluatācijai obligātajā daļā konkrētajiem tipiem vai variantiem ir paredzēti atvieglojumi saistībā ar prasībām par apmācību, pārbaudēm un neseno pieredzi.

b) Ekspluatants var noteikt viendzinēja helikopteru tipu grupas. Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude par vienu tipu ir derīga attiecībā uz visiem pārējiem grupas tipiem, ja ir izpildīti abi turpmāk minētie nosacījumi:

1) grupā ietilpst vai nu tikai helikopteri ar vienu turbodzinēju, kurus ekspluatē saskaņā ar VFR, vai arī tikai helikopteri ar vienu virzuļdzinēju, kurus ekspluatē saskaņā ar VFR;

2) CAT lidojumu gadījumā 3 gadu cikla laikā tiek veiktas vismaz divas ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes par katru tipu.

c) Specializētās ekspluatācijas gadījumā gaisa kuģi/FSTD veiktas apmācības un ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes elementus, kuri aptver ar specializēto uzdevumu saistītos būtiskos aspektus un nav saistīti ar tipu vai tipu grupu, var ieskaitīt attiecībā uz citām grupām vai tipiem, pamatojoties uz ekspluatanta veiktu riska novērtējumu.

d) Ja, ekspluatējot vairākus helikopteru tipus vai variantus, ko izmanto pietiekami līdzīgu lidojumu veikšanai, pārbaudes reisa apstākļos veic tipu vai variantu rotācijas kārtībā, katra pārbaude reisa apstākļos atkārtoti apstiprina pārbaudi reisa apstākļos attiecībā uz citiem helikopteru tipiem vai variantiem.

e) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka atbilstīgas procedūras un visus ekspluatācijas ierobežojumus visiem gadījumiem, kad ekspluatē vairākus gaisa kuģu tipus vai variantus.”;

f) pielikuma ORO.FC.145. punktu groza šādi:

i) punktu c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“c) CAT lidojumu gadījumā apmācības un pārbaudžu programmas, tostarp mācību plānus un tādu programmas īstenošanas līdzekļu kā individuālu lidojumu simulācijas treniņu iekārtu (FSTD) un citu mācību risinājumu izmantošanu, apstiprina kompetentā iestāde.

d) FSTD, ko izmanto šīs apakšdaļas prasību izpildei, jāatbilst Regulā (ES) Nr. 1178/2011 noteiktajām kvalifikācijas prasībām un, ciktāl tas praktiski iespējams, jābūt identiskai ekspluatanta izmantotajam gaisa kuģim. Vajadzības gadījumā FSTD un gaisa kuģa atšķirības apraksta un tās aplūko instruktāžas vai, attiecīgi, apmācības laikā.”;

ii) pievieno šādu f) un g) apakšpunktu:

“f) Ekspluatants uzrauga visu periodisko apmācību un pārbaudžu derīgumu.

g) Šajā apakšdaļā prasītos derīguma periodus skaita no tā mēneša beigām, kurā ir gūta nesena pieredze, pabeigta apmācība vai nokārtota pārbaude.”;

g) pielikuma ORO.FC.146. punktu groza šādi:

i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Ja apmācība, pārbaudes un novērtēšana notiek, veicot mācību lidojumus un izmantojot lidojumu simulācijas treniņus, personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes vai novērtēšanu, jāatbilst Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (Part-FCL) noteiktajām kvalifikācijas prasībām. Turklāt personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes attiecībā uz specializētu ekspluatāciju, jābūt attiecīgajai ekspluatācijai atbilstoši kvalifikācijai.”;

- ii) punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta kompetences izvērtēšanu reisa apstākļos var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris, ko iecēlis ekspluatants un kas ir izpildījis standartizāciju *EBT* koncepciju jomā un kompetenču novērtēšanā (vērtētājs maršrutā).”;
- iii) pievieno šādu e), f), g) un h) apakšpunktu:
- “e) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta apmācību gaisa kuģī/*FSTD* un ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris, kam ir *FI/TRI/SFI* sertifikāts un ko ekspluatants iecēlis attiecībā uz jebkuru no turpmāk minētajiem lidojumu veidiem:
- 1) *CAT* lidojumi ar helikopteriem, kas atbilst *ORO.FC.005.* punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteiktajiem kritērijiem;
 - 2) *CAT* lidojumi ar helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju, dienā un maršrutos, kuros navigāciju veic, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes;
 - 3) *CAT* lidojumi ar B klases lidmašīnām, kas neatbilst *ORO.FC.005.* punkta b) apakšpunkta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem.
- f) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta apmācību gaisa kuģī/*FSTD* un kompetences pierādīšanu / ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa kapteinis/komandieris, ko ekspluatants iecēlis attiecībā uz jebkuru no turpmāk minētajiem lidojumu veidiem:
- 1) specializēta ekspluatācija;
 - 2) *CAT* lidojumi ar lidmašīnām, kas atbilst *ORO.FC.005.* punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteiktajiem kritērijiem.
- g) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta pārbaudi reisa apstākļos var veikt ekspluatanta iecelts atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris.
- h) Ekspluatants informē kompetento iestādi par personām, kas ieceltas saskaņā ar e) līdz g) apakšpunktu.”;
- h) *ORO.FC.200.* punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai
- Visos lidojumos ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 19 vietas, un lidojumos saskaņā ar *IFR* ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 9 vietas, lidojuma apkalpē jābūt vismaz diviem pilotiem.”;
- i) pielikuma *ORO.FC.202.* punktu groza šādi:
- i) ievaddaļu aizstāj ar šādu:
- “Lai lidojumus saskaņā ar *IFR* vai naktī drīkstētu veikt lidojuma apkalpe, kurā ir tikai viens pilots, izpilda turpmāk minētās prasības.”;
- ii) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) *AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS*”;
- j) pielikuma *ORO.FC.220.* punktu groza šādi:
- i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Ja lidojuma apkalpes loceklis ir sācis apgūt ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu, viņu līdz šā kursa pabeigšanai vai beigām nedrīkst norīkot lidojuma apkalpes locekļa pienākumu veikšanai cita tipa vai klases gaisa kuģos. Apkalpes locekļus, kas lido tikai ar B klases lidmašīnām, pārkvalifikācijas kursu laikā drīkst norīkot lidojumos ar cita tipa B klases lidmašīnām tādā mērā, lai būtu iespējams nodrošināt ekspluatāciju. Apkalpes locekļus, kas apgūst pārkvalifikācijas kursu ar viendzinēja helikopteru, kursa laikā drīkst norīkot lidojumos ar viendzinēja helikopteriem, ar nosacījumu, ka netiek ietekmētas mācības.”;
- ii) pievieno šādu f) apakšpunktu:
- “f) Ja ekspluatācijas apstākļi, piemēram, pieteikšanās uz jaunu *AOC* vai jauna gaisa kuģu tipa vai klases pievienošana flotei, kavē ekspluatantu izpildīt d) apakšpunktā noteiktās prasības, ekspluatants var izstrādāt īpašu pārkvalifikācijas kursu, kas uz laiku izmantojams, lai apmācītu ierobežotu skaitu pilotu.”;

- k) pielikuma ORO.FC.230. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.230 Periodiskā apmācība un pārbaudes

- a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes, kas attiecas uz to gaisa kuģu tipu vai variantu un ar to saistītajām gaisa kuģa iekārtām, ar kuru tie veic lidojumus.
- b) *Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude*
- 1) Visi lidojuma apkalpes locekļi kārtā ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes parastajā lidojuma apkalpes sastāvā.
 - 2) Ja lidojuma apkalpes loceklim ekspluatācija būs jāveic saskaņā ar *IFR*, ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude attiecīgi norit bez ārējiem vizuālajiem orientieriem.
 - 3) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 6 kalendāros mēnešus. Ja B klases lidmašīnu lidojumi dienā saskaņā ar *VFR* notiek sezonās, kas nav ilgākas par 8 secīgiem mēnešiem, pietiek ar vienu ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi, Kvalifikācijas pārbaudi veic pirms *CAT* ekspluatācijas sākuma.
- c) *Pārbaude reisa apstākļos*
- Visi lidojuma apkalpes locekļi kārtā pārbaudi reisa apstākļos ar gaisa kuģi. Pārbaude reisa apstākļos ir derīga 12 kalendāros mēnešus.
- d) *Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes*
- Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes par visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes ir derīgas 12 kalendāros mēnešus.
- e) *CRM apmācība*
- 1) CRM apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.
 - 2) Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst īpašu modulāru CRM apmācības kursu. Visi galvenie CRM apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā 3 gadu periodā.
- f) Visi lidojuma apkalpes locekļi vismaz reizi 12 kalendārajos mēnešos pabeidz apmācību uz zemes un apmācību lidojumā *FSTD* vai gaisa kuģī, vai arī apvienotu apmācību *FSTD* un gaisa kuģī.”;
- l) pielikuma ORO.FC.235. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.235 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa – lidmašīnas

- a) Lidmašīnu komandieri, kuriem saskaņā ar saviem pienākumiem jāspēj veikt lidojumus no jebkura pilota sēdekļa un pildīt otrā pilota pienākumus, vai komandieri, kuriem jāpilda apmācības vai pārbaudžu veikšanas pienākumi, pabeidz papildu apmācību un nokārto pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tie no jebkura sēdekļa spēj veikt attiecīgās standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras. Šādu apmācību un pārbaudes norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pārbaudes var veikt kopā ar ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi, kas noteikta ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā, vai kā daļu no *EBT* programmas, kas noteikta ORO.FC.231. punktā.
- b) Papildu apmācībā un pārbaudēs ietver vismaz šādus tematus:
- 1) dzinēja atteice pacelšanās laikā;
 - 2) nolaišanās un aiziešanu uz otro riņķi, vienam dzinējam nedarbojoties; un
 - 3) nosēšanās, vienam dzinējam nedarbojoties.

- c) Derīguma periods ir 12 kalendārie mēneši. Attiecībā uz ekspluatantiem, kam ir apstiprināta *EBT* programma, derīgumu nosaka atbilstīgi novērtēšanas un apmācības elementiem saskaņā ar *ORO.FC.232.* punktu.
- d) Veicot pienākumus no otrā pilota sēdekļa, arī *ORO.FC.230.* punktā prasītajām pārbaudēm vai *ORO.FC.231.* punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai attiecībā uz lidojumu veikšanu no komandiera sēdekļa jābūt derīgām un tādām, kas ir spēkā.
- e) Pilots, kas nomaina komandieri, līdztekus *ORO.FC.230.* punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotajām kvalifikācijas pārbaudēm vai *ORO.FC.231.* punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām tas parasti neatbild. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdekli.
- f) Pilots, kas nav komandieris un kas strādā komandiera sēdekli, līdztekus *ORO.FC.230.* punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotajām kvalifikācijas pārbaudēm vai *ORO.FC.231.* punktā prasītajam novērtējumam un apmācībai ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām parasti atbild komandieris, pārraudzīdams pilotu darbu. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdekli.”;
- m) iekļauj šādu *ORO.FC.236.* punktu:

“ORO.FC.236 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa – helikopteri

- a) Helikopteri piloti, kuriem saskaņā ar saviem pienākumiem jāspēj veikt lidojumus no jebkura pilota sēdekļa, pabeidz papildu apmācību un nokārto pārbaudes, lai nodrošinātu, ka tie no jebkura sēdekļa spēj veikt attiecīgās standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras. Šī kvalifikācija ir derīga 12 kalendāros mēnešus.
- b) Pašreizējos attiecīgā tipa *FI* vai *TRI* uzskata par atbilstīgiem a) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ja pēdējo sešu mēnešu laikā tie ir veikuši *FI* vai *TRI* darbību ar attiecīgo tipu un helikopteri.”;
- n) pielikuma *ORO.FC.240.* punktu groza šādi:
- i) punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) *AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS*”;
- ii) punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “c) Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vienmēr vada tikai viens pilots un ar kurām veic lidojumus dienā saskaņā ar *VFR*, a) apakšpunktu nepiemēro.”;
- o) pielikuma *ORO.FC.A.245.* punktu groza šādi:
- i) punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Lidmašīnas ekspluatants, kam ir atbilstīga pieredze, vienu vai vairākas no turpmāk minētajām lidojuma apkalpes apmācības un pārbažu prasībām var aizstāt ar alternatīvu apmācības un kvalifikācijas programmu (*ATQP*), ko apstiprinājusi kompetentā iestāde:
- 1) *SPA.LVO.120.* punktā noteiktās prasības par lidojuma apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju;
 - 2) *ORO.FC.220.* punktā noteiktās prasības par pārkvalifikācijas apmācību un pārbaudēm;
 - 3) *ORO.FC.125.* punktā noteiktās prasības par apmācību par atšķirībām, iepazīšanas apmācību, apmācību par iekārtām un procedūrām;
 - 4) *ORO.FC.205.* punktā noteiktās prasības par komandieru kursiem;
 - 5) *ORO.FC.230.* punktā noteiktās prasības par periodisko apmācību un pārbaudēm; un
 - 6) *ORO.FC.240.* punktā noteiktās prasības par vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatāciju.”;
- ii) punkta d) un e) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “d) Papildus Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (*Part-FCL*) *ORO.FC.230.* punktā un *FCL.060.* punktā paredzētajām pārbaudēm visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz izvērtējumu darbībai reisa apstākļos (*LOE*), ko veic *FSTD* trenāžierī. *LOE* ir derīgs 12 kalendāros mēnešus. *LOE* ir pabeigts, ja ir izpildīti abi turpmāk minētie nosacījumi:
- 1) ir izpildīts *LOE* mācību plāns; un

- 2) lidojuma apkalpes loceklis ir pierādījis pieņemamu veiktspējas līmeni.
- e) Pēc apstiprinātās ATQP 2 gadu darbības ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju ORO.FC.230. punktā minēto pārbaūžu derīguma termiņu drīkst pagarināt šādi:
- 1) ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude – līdz 12 kalendārajiem mēnešiem;
 - 2) pārbaudi reisa apstākļos – līdz 24 kalendārajiem mēnešiem;
 - 3) avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude – līdz 24 kalendārajiem mēnešiem.”;
- iii) pievieno šādu f) un g) apakšpunktu:
- “f) Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst īpašu modulāru CRM apmācības kursu. Visi galvenie CRM apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā 3 gadu periodā.
- g) ATQP programma ietver 48 stundas ar FSTD katram lidojuma apkalpes loceklim, tās vienmērīgi sadalot 3 gadu programmā. Ekspluatants var samazināt FSTD stundu skaitu, bet ne mazāk kā līdz 36 stundām, ar nosacījumu, ka ekspluatants pierāda, ka sasniegtais drošuma līmenis ir līdzvērtīgs tās programmas nodrošinātajam drošuma līmenim, kuru ATQP var aizstāt saskaņā ar a) apakšpunktu.”;
- p) pielikuma ORO.FC.H.250. punkta a) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
- “a) CPL(H) (helikopteriem) turētājs CAT lidojumus vienpilota helikoptera komandiera statusā veic tikai tad, ja:
- 1) veicot lidojumus saskaņā ar IFR, viņš/viņa ir lidojis ar helikopteriem vismaz 700 stundas, tostarp 300 stundas kapteiņa statusā. Kopējais lidojumu laiks ar helikopteriem ietver 100 stundas saskaņā ar IFR. Šajās 100 stundās drīkst ieskaitīt līdz 50 stundām instrumentālā laika, ko veic ar FFS(H) B līmeņa vai FTD 3. līmeņa kvalifikāciju vai augstāku kvalifikāciju instrumentālajai apmācībai. 300 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus daudzpilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, 2 stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot 1 stundai lidojuma laika kapteiņa statusā;”;
- q) pirms ORO.FC.330. punkta pievieno šādu ORO.FC.320. un ORO.FC.325. punktu:

“ORO.FC.320 Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes

Ekspluatanta rīkotā pārkvalifikācijas kursā iekļauj ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi.

ORO.FC.325 Apmācība un pārbaudes par iekārtām un procedūrām

Ja lidojuma apkalpes loceklis apgūst apmācību par iekārtām un procedūrām, kam nepieciešamas mācības piemērotā FSTD vai gaisa kuģī, attiecībā uz standarta ekspluatācijas procedūrām, kuras saistītas ar specializētu ekspluatāciju, lidojuma apkalpes loceklis iziet ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi.”;

- r) pielikuma ORO.FC.330. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.330 Periodiskā apmācība un pārbaudes – ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude

- a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes. Specializētas ekspluatācijas gadījumā periodiskā apmācība un pārbaudes aptver attiecīgos aspektus, kas saistīti ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā aprakstītajiem specializētajiem uzdevumiem.
- b) Pienācīga uzmanība tiek atvēlēta lidojumiem, ko veic saskaņā ar IFR vai naktī.
- c) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 12 kalendāros mēnešus.”;

s) pielikuma 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 ir rezidents, un vieta, no kuras tiek vadīta darbība:					
Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:					
Gaisa kuģu ekspluatācija					
Ekspluatācijas sākuma datums vai datums, no kura piemēro izmaiņas:					
Informācija par gaisa kuģiem, ekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju (1):					
Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:					
Gaisa kuģa MSN (2)	Gaisa kuģa tips	Gaisa kuģa reģistrācija (3)	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veids(-i) (4)	Organizācija, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību (5)
Ekspluatants pirms šādas ekspluatācijas saņem iepriekšēju apstiprinājumu (6) vai speciālu apstiprinājumu (7) konkrētai ekspluatācijai.					
Attiecīgā gadījumā – informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem. Pievieno speciālo apstiprinājumu sarakstu, kurā ietver: — attiecīgā gadījumā – speciālos apstiprinājumus, ko piešķirusi trešā valsts; — ar ekspluatācijas kredītiem veikto darbību nosaukumus (piemēram, EFVS 200, SA CAT I u. c.).					
Attiecīgā gadījumā – informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (attiecīgā gadījumā pievieno atļauju(-as)).					
Attiecīgā gadījumā – saraksts, kurā norādīti alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai (AltMoC) ar atsaucēm uz saistītajiem AMC, ko tie aizstāj (pievieno AltMoC).					
Paziņojumi					
<input type="checkbox"/> Ekspluatants atbilst un arī turpmāk atbildīs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām.					
<input type="checkbox"/> Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atbilst prasībām, kas noteiktas Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumā (Part-ORO), V pielikumā (Part-SPA), VI pielikumā (Part-NCC) vai VIII pielikumā (Part-SPO), un visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem, kā noteikts Part-ORO ORO.GEN.110. punkta b) apakšpunktā.					
<input type="checkbox"/> Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir: — derīgs lidojumderīguma sertifikāts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 vai trešā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem – saskaņā ar ICAO 8. pielikumu; un — ja tos izmanto SPO darbībām – spēkā esošs nomas līgums saskaņā ar ORO.SPO.100. punktu.					

<input type="checkbox"/>	Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir apliecība saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu, kā noteikts <i>Part-ORO</i> ORO.FC.100. punkta c) apakšpunktā, un attiecīgā gadījumā salona apkalpes locekļi ir apmācīti saskaņā ar <i>Part-ORO</i> CC apakšsadaļu.
<input type="checkbox"/>	(Attiecīgā gadījumā) Ekspluatants ir ieviesis atzītu nozares standartu un pierādījis atbilstību tam. 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 Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautajos un tai pielikumā pievienotajos <i>AltMoC</i> sarakstos un tajos ietvertajā informācijā, kā prasīts <i>Part-ORO</i> 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 nepieciešamo informāciju norādītu deklarācijā, informāciju norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.</p> <p>(²) Ražotāja sērijas numurs.</p> <p>(³) Ja gaisa kuģis arī ir reģistrēts AOC turētājam, norāda AOC turētājam piešķirtās AOC numuru.</p> <p>(⁴) “Ekspluatācijas veids(-i)” ir veids, kādā šo gaisa kuģi ekspluatē, piemēram, nekomerciāla ekspluatācija vai specializēta ekspluatācija, piemēram, aerofotografēšanas lidojumi, gaisa reklāmas lidojumi, ziņu mediju lidojumi, televīzijas un filmu lidojumi, izpletlēcšana, pārbaudes lidojumi pēc tehniskās apkopes.</p> <p>(⁵) Informācija par organizāciju, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, tās adresi un apstiprinājuma atsauci.</p> <p>(⁶) a) Ekspluatācija ar jebkādu bojātu obligāto iekārtu saraksta (MEL) instrumentu, iekārtu, komponentu vai funkciju (ORO.MLR.105. punkta b), f) un j) apakšpunkts, NCC.IDE.A.105., NCC.IDE.H.105., SPO.IDE.A.105. un SPO.IDE.H.105. punkts).</p> <p>b) Ekspluatācija, kurai vajadzīga iepriekšēja atļauja vai apstiprinājums, ietverot visu šādu ekspluatāciju: — specializētai ekspluatācijai – trešā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšana ar apkalpi un nomāšana bez apkalpes (ORO.SPO.100. punkta c) apakšpunkts); — paaugstināta riska komerciāla specializēta ekspluatācija (ORO.SPO.110. punkts); — nekomerciāla ekspluatācija bez salona apkalpes locekļa ar gaisa kuģi, kura MOPSC ir vairāk par 19 (ORO.CC.100. punkta d) apakšpunkts); — tādu <i>IFR</i> ekspluatācijas minimumu izmantošana, kas ir zemāki par valsts publicētajiem (NCC.OP.110. punkts un SPO.OP.110. punkts); — degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties (NCC.OP.157. punkts); — specializēta ekspluatācija (SPO) bez skābekļa virs 10 000 pēdām (SPO.OP.195. punkts).</p> <p>(⁷) Ekspluatācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (<i>Part-SPA</i>), ieskaitot B apakšdaļu “Ekspluatācija, izmantojot veikspējas navigāciju (PBN)”, C apakšdaļu “Ekspluatācija, ievērojot navigācijas veikspējas minimālās specifikācijas (MNPS)”, D apakšdaļu “Ekspluatācija gaisa telpā ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (RVSM)”, E apakšdaļu “Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO)”, G apakšdaļu “Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi”, K apakšdaļu “Helikopteru lidojumi atklātā jūrā” un N apakšdaļu “Helikopteru precīzā nolaišanās un izlidošana ar samazinātiem VFR minimumiem”.</p>	

4) regulas IV pielikumu groza šādi:

a) pielikuma CAT.GEN.MPA.100. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.GEN.MPA.100 Apkalpes pienākumi

a) Apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:

- 1) ir saistīti ar gaisa kuģa un tajā atrodošos personu drošību; un
- 2) ir konkrēti aprakstīti lidojumu veikšanas rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.

b) Apkalpes loceklis:

- 1) ziņo komandierim par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;
- 2) ziņo komandierim par visiem incidentiem, kas apdraudējuši vai varētu būt apdraudējuši ekspluatācijas drošumu, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;
- 3) ievēro visas attiecīgās prasības, kas noteiktas ekspluatanta sistēmā ziņošanai par atgadījumiem;
- 4) ievēro visus lidojuma un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;
- 5) veicot darba pienākumus pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
 - i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām;
 - ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamajām *FTL* prasībām; un
 - iii) katram ekspluatantam sniedz vajadzīgos datus par lidojumiem ar vairāk nekā vienu gaisa kuģu tipu vai variantu.

c) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

- 1) būdams psihoaktīvu vielu ietekmē vai būdams darbnespējīgs traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ;
- 2) ja nav pagājis pieņemams laiks pēc dziļūdens niršanas vai asins nodošanas;
- 3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;
- 4) ja apkalpes loceklis šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai
- 5) ja apkalpes loceklis zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 7.5. punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu.”;

b) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.101. punktu:

“CAT.OP.MPA.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.

b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.”;

c) pielikuma CAT.OP.MPA.107. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.107 Atbilstīgs lidlauks

Ekspluatants uzskata, ka lidlauks ir atbilstīgs, ja plānotās izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir vajadzīgie papildpakalpojumi, piemēram, gaisa satiksmes vadības pakalpojumi (*ATS*), pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskie ziņojumi, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti.”;

d) pielikuma CAT.OP.MPA.110. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.110Lidlauka ekspluatācijas minimumi

- a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.
- b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:
 - 1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;
 - 2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;
 - 3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
 - 4) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi;
 - 5) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (FATO) izmērus un parametrus;
 - 6) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (OCA/H) instrumentālās nolaišanās procedūrām (IAP);
 - 8) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;
 - 9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 10) IAP;
 - 11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (ANS);
 - 12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;
 - 13) ekspluatācijas specifikācijās paredzētos nosacījumus, tostarp visus speciālos apstiprinājumus ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (LVO) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem.
 - 14) visus lidlauka, IAP vai vides nestandarta parametrus.
- c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- d) Metodi, ko ekspluatants izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, un visas minētās metodes izmaiņas apstiprina kompetentā iestāde.”;

e) pielikuma CAT.OP.MPA.115. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.115Nolaišanās paņēmieni – lidmašīnas

- a) Visas nolaišanās darbības veic kā stabilas nolaišanās darbības, izņemot gadījumus, kad kompetentā iestāde ir apstiprinājusi citu paņēmieni attiecībā uz īpašu nolaišanos uz īpaša skrejceļa.
- b) Paņēmieni, kas paredz vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (CDFA), pielieto nolaišanās darbībām, izmantojot neprecīzas nolaišanās (NPA) procedūras, izņemot tādus īpašus skrejceļus, attiecībā uz kuriem kompetentā iestāde ir apstiprinājusi citu lidojuma paņēmieni.”;

f) pielikuma CAT.OP.MPA.245. un CAT.OP.MPA.246. punktu aizstāj ar šādiem:

“CAT.OP.MPA.245Meteoroloģiskie apstākļi – prasības visiem gaisa kuģiem

- a) IFR lidojumos gaisa kuģa komandieris
 - 1) sāk lidojumu vai
 - 2) turpina lidojumu aiz punkta, no kura piemēro pārskatīto ATS lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārplānošana,

tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas norāda, ka prognozētie meteoroloģiskie apstākļi ierašanās laikā galamērķa lidlaukā un/vai vajadzīgajā(-os) rezerves lidlaukā(-os) atbildīs plānošanas minimumiem vai būs labāki par tiem.

- b) *IFR* lidojumos gaisa kuģa komandieris turpina lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.
- c) *VFR* lidojumos gaisa kuģa komandieris sāk lidojumu tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi tajā maršruta daļā, kas jānolido saskaņā ar *VFR*, attiecīgajā laikā atbildīs *VFR* ierobežojumos noteiktajiem vai būs labāki par tiem.

CAT.OP.MPA.246 Meteoroloģiskie apstākļi – prasības lidmašīnām

Veicot *IFR* lidojumus ar lidmašīnām, papildus CAT.OP.MPA.245. punktā noteiktajām prasībām gaisa kuģa komandieris turpina lidojumu tālāk par:

- a) lēmuma pieņemšanas punktu, ja izmanto samazināta neparedzētiem apstākļiem paredzētas degvielas/enerģijas daudzuma (*RCF*) procedūru, vai
- b) atgriešanās robežu, ja izmanto izolētā lidlauka procedūru,

tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas norāda, ka prognozētie meteoroloģiskie apstākļi ierašanās laikā galamērķa lidlaukā un/vai vajadzīgajā(-os) rezerves lidlaukā(-os) atbildīs piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.”;

- g) pielikuma CAT.OP.MPA.247. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Veicot *VFR* lidojumus ar helikopteru virs ūdens, kad zeme nav redzama, gaisa kuģa komandieris sāk pacelšanos tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes norāda, ka mākoņu apakšējā robeža dienā būs augstāka nekā 600 pēdas vai naktī – augstāka nekā 1 200 pēdas.”;

- h) pielikuma CAT.OP.MPA.265. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.265 Pacelšanās nosacījumi

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa komandieris pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;

- i) pielikuma CAT.OP.MPA.300. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.300 Nolaishāns un nosēšanās nosacījumi

Pirms sākt nolaishānos, gaisa kuģa komandieris pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/*FATO* stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietvertu informāciju par veiktspēju; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;

j) pielikuma CAT.OP.MPA.305. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.305 Nolaišanās sākums un turpinājums

- a) Ja paziņotā redzamība (VIS) vai noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja DH vai MDH ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
- b) Ja paziņotā RVR ir mazāka nekā 550 m un noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteriem neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja DH vai MDH ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
- c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.
- d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc DA/H vai MDA/H, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.
- e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja RVR nav paziņota un paziņotā VIS ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (CMV) ir vienāda ar piemērojamo minimumu vai lielāka par to, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz DA/H vai MDA/H.”;

k) pielikuma CAT.OP.MPA.310. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.310 Eksploatācijas procedūras – skrejceļa sliekšņa šķērsošanas augstums lidmašīnām

Ekspluatants izstrādā eksploatācijas procedūras, kas paredzētas, lai nodrošinātu, ka lidmašīna nosēšanās konfigurācijā un stāvoklī, veicot 3D instrumentālās nolaišanās darbības, šķērsotu skrejceļa sliekšni ar drošu rezervi.”;

l) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.312. punktu:

“CAT.OP.MPA.312 EFVS 200 darbības

- a) Ekspluatants, kas plāno veikt EFVS 200 darbības, nodrošina, ka:
 - 1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;
 - 2) tiek izmantoti tikai EFVS darbībām piemēroti skrejceļi, FATO un instrumentālās nolaišanās procedūras (IAP);
 - 3) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto eksploatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;
 - 4) ir izstrādātas eksploatācijas procedūras;
 - 5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (MEL);
 - 6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;
 - 7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji eksploatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un
 - 8) lidlauka eksploatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.
- b) Ekspluatants neveic EFVS 200 darbības, veicot LVO.
- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta ekspluatants EFVS 200 darbību veikšanai var izmantot EVS, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.”;

5) regulas V pielikumu groza šādi:

- a) pielikuma E apakšdaļas virsrakstu aizstāj ar šādu: “Eksploatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO) un darbības ar eksploatācijas kredītiem”;

b) pielikuma SPA.LVO.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.LVO.100 Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos un darbības ar ekspluatācijas kredītiem

Ekspluatants turpmāk minētās darbības veic tikai tad, ja tās ir apstiprinājusi kompetentā iestāde:

- a) pacelšanās darbības redzamības apstākļos, kad RVR ir mazāka nekā 400 m;
- b) instrumentālās nolaišanās darbības sliktas redzamības apstākļos; un
- c) darbības ar ekspluatācijas kredītiem, izņemot EFVS 200 darbības, kurām nav vajadzīgs speciāls apstiprinājums.”;

c) pielikuma SPA.LVO.105. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.LVO.105 Speciālā apstiprinājuma kritēriji

Lai saņemtu speciālu apstiprinājumu, kā prasīts SPA.LVO.100. punktā, ekspluatants pierāda, ka:

- a) attiecībā uz nolaišanos sliktas redzamības apstākļos, LVTO darbībām, kad RVR ir mazāka nekā 125 m, un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;
- b) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto ekspluatāciju, un saskaņā ar SPA.LVO.120. punktu ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;
- c) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras paredzētajām darbībām;
- d) ir veiktas visas attiecīgās obligāto iekārtu saraksta (MEL) izmaiņas;
- e) ir veiktas visas attiecīgās tehniskās apkopes programmas izmaiņas;
- f) ir izstrādātas procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt lidlauku piemērotību paredzētajām darbībām, tostarp instrumentālo lidojumu procedūras, saskaņā ar SPA.LVO.110. punktu; un
- g) attiecībā uz paredzētajām darbībām ir veikts drošuma novērtējums un ir noteikti darbības rādītāji drošuma līmeņa uzraudzībai.”;

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

“SPA.LVO.110 Ar lidlauku saistītas prasības, tostarp instrumentālo lidojumu procedūras

Ekspluatants nodrošina, ka LVO un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem izmanto tikai tādus lidlaukus, kas ir piemēroti paredzētajām darbībām, ietverot arī instrumentālo lidojumu procedūras.”;

e) pielikuma SPA.LVO.115. punktu svīturo;

f) pielikuma SPA.LVO.120. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.LVO.120 Lidojuma apkalpes kompetence

a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpe ir kompetenta veikt paredzētās darbības.

b) Ekspluatants nodrošina, ka visi lidojuma apkalpes locekļi sekmīgi pabeidz apmācību un nokārto pārbaudes par visu veidu LVO un darbībām ar ekspluatācijas kredītiem, attiecībā uz kurām ir piešķirts apstiprinājums. Šāda apmācība un pārbaudes:

- 1) ietver sākotnējo un periodisko apmācību un pārbaudes;
- 2) aptver standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;
- 3) ir pielāgota paredzētajās darbībās izmantoto tehnoloģiju veidam; un
- 4) ņem vērā cilvēkfaktora riskus, kas saistīti ar paredzētajām darbībām.

- c) Eksploatants reģistrē informāciju par lidojuma apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju.
- d) Apmācību un pārbaudes veic atbilstīgi kvalificēts personāls. Ja apmācība un pārbaudes notiek, veicot mācību lidojumus un izmantojot lidojumu simulācijas trenāžierus, personālam, kas nodrošina apmācību un veic pārbaudes, jāatbilst Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*) noteiktajām kvalifikācijas prasībām.”;
- g) pielikuma SPA.NVIS.120. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
 - “a) Lidojumus neveic, ja laikapstākļi ir sliktāki par obligātajiem meteoroloģiskajiem nosacījumiem, kas paredzēti attiecīgajam nakts lidojumu tipam.”;
- h) pielikuma SPA.HOFO.120. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
 - “a) *Sauszemes galamērķa rezerves lidlauks*. Neatkarīgi no CAT.OP.MPA.192., NCC.OP.152. un SPO.OP.151. punkta gaisa kuģa kapteinim/komandierim, veicot lidojumus no vietas atklātā jūrā uz sauszemes galamērķa lidlauku, lidojuma veikšanas plānā nav jānorāda galamērķa rezerves lidlauks ar nosacījumu, ka ir ieviesti pietiekami pasākumi, kas ārkārtas situācijā nodrošina drošu atgriešanos no atklātās jūras.”;
- i) pielikuma SPA.HOFO.125. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.HOFO.125 Standarta nolaišanās procedūras lidojumos atklātā jūrā (OSAP)

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, kuru mērķis ir nodrošināt, ka standarta nolaišanās procedūras lidojumos atklātā jūrā (OSAP) tiek izmantotas tikai tad, ja:
 - 1) helikopters spēj nodrošināt navigācijas informāciju un reāllaika informāciju par šķēršļu vidi šķēršļu pārlidošanai; un
 - 2) vai nu
 - i) minimālais nolaišanās relatīvais augstums (MDH) tiek noteikts ar radioaltimetru vai ierīci, kas nodrošina līdzvērtīgu veiktspēju; vai
 - ii) tiek piemērots minimālais nolaišanās absolūtais augstums (MDA), un tas ietver adekvātu pielaidi.
- b) Ja eksploatants izmanto OSAP uz ieguves platformām vai kuģiem tranzītā, lidojumu veic daudzpilotu apkalpe.
- c) Lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons nodrošina adekvātu augstuma rezervi virs šķēršļiem otrā riņķa gadījumā no jebkura galamērķa, kam plānota OSAP.
- d) Ārpus lēmuma pieņemšanas augstuma diapazona vai zem minimālā nolaišanās absolūtā/relatīvā augstuma (MDA/H) nolaišanos turpina tikai tad, ja ir noteikti vizuāli galamērķa orientieri.
- e) Ja lidojumus veic viens pilots, atbilstoši palielina MDA/H un lēmuma pieņemšanas augstuma diapazonu.
- f) Ja OSAP izmanto lidojumos uz nekustīgu vietu atklātā jūrā (t. i., stacionāru iekārtu vai noenkurotu kuģi) un navigācijas sistēmā ir pieejama uzticama šīs vietas GNSS pozīcija, OSAP drošuma uzlabošanai izmanto GNSS/zonālās navigācijas sistēmu.
- g) Eksploatants iekļauj OSAP savās sākotnējo un periodisko apmācību un pārbaudžu programmās.”;
- j) pievieno šādu N apakšdaļu:

“N APAKŠDAĻA

HELIKOPTERU PRECĪZĀ NOLAIŠANĀS UN IZLIDOŠANA AR SAMAZINĀTIEM VFR MINIMUMIEM (PINS-VFR)

SPA.PINS-VFR.100 Helikopteru precīzā (*PinS*) nolaišanās un izlidošana ar samazinātiem VFR minimumiem

- a) Eksploatants izmanto samazinātus VFR ekspluatācijas minimumus tikai tad, ja eksploatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

- b) Samazinātos VFR ekspluatācijas minimumus piemēro tikai helikoptera lidojumam, kurā ietilpst segments, ko nolido saskaņā ar IFR, un tikai vienā no turpmāk minētajiem gadījumiem:
- 1) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar VFR, sākas tūlīt pēc helikoptera *PinS* nolaišanās nolūkā nosēsties tuvējā helikopteru lidlaukā vai ekspluatācijas vietā;
 - 2) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar VFR, sākas tūlīt pēc helikoptera *PinS* nolaišanās nolūkā veikt pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču tuvējā *HEC* vai *HHO* vietā;
 - 3) lidojuma segments, ko nolido saskaņā ar VFR, ir izlidošana nolūkā pāriet uz IFR tuvējā izlidošanas sākuma posma kontrolpunktā.
- c) Ekspluatants nosaka ekspluatācijas procedūras, kas piemērojamas lidojumos ar samazinātiem VFR ekspluatācijas minimumiem.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpes locekļi ir guvuši pieredzi un apmācīti lidojumiem ar samazinātiem VFR ekspluatācijas minimumiem.”;
- 6) regulas VI pielikumu groza šādi:
- a) iekļauj šādu NCC.OP.101. punktu:

“NCC.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.
 - b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.”;
- b) pielikuma NCC.OP.110. punktu aizstāj ar šādu:

“NCC.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – vispārīgās prasības

- a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.
- b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:
 - 1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;
 - 2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;
 - 3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);
 - 4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;
 - 5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;
 - 6) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*);
 - 7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;
 - 8) visus lidlauka, *IAP* vai vides nestandarta parametrus;
 - 9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 10) *IAP*;
 - 11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (*ANS*);
 - 12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;

- 13) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (LVO) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem; un
- 14) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi.
- c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.”;
- c) pielikuma NCC.OP.111. punktu svītro;
- d) pielikuma NCC.OP.112. punktu aizstāj ar šādu:

“NCC.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, MDH nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:
- 1) publicētais riņķošanas OCH attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;
 - 2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekš veiktās IAP DH/MDH.
- b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:
- 1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai
 - 2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

- e) pielikuma NCC.OP.145. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkāmes, kā arī gatavojoties visiem IFR lidojumiem, veic šādas darbības:
- 1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un
 - 2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.”;

f) iekļauj šādu NCC.OP.147. un NCC.OP.148. punktu:

“NCC.OP.147 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar DH, kas mazāks nekā 250 pēdas,
- 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz DH vai MDH, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz par 1 500 m vai 800 m lielāka nekā instrumentālās nolaišanās darbības RVR/VIS minimumi, izmantojot lielāko no šīm robežvērtībām; vai

- b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar *DH* vai *MDH*, kas ir 250 pēdas vai lielāks,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai
- c) rezerves lidlaukā bez instrumentālās nolaišanās procedūras,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCC.OP.148 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Ekspluatants izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā ar instrumentālās nolaišanās procedūru (*IAP*):
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar *IAP*; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai
- b) rezerves lidlaukā bez *IAP*:
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.”;
- g) pielikuma NCC.OP.150. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir sliktāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.”;
- h) pielikuma NCC.OP.180. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj šādiem:
 - “a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *VFR* lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbildīs piemērojamiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.
 - b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.”;
- i) pielikuma NCC.OP.195. punktu aizstāj ar šādu:

“NCC.OP.195 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļā/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;

j) pielikuma NCC.OP.225. punktu aizstāj ar šādu:

“NCC.OP.225 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/FATO stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietvertu informāciju par veiktspēju; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprikojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju; un
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;

k) pielikuma NCC.OP.230. punktu aizstāj ar šādu:

“NCC.OP.230 Nolaišanās sākums un turpinājums

- a) Ja paziņotā redzamība (VIS) vai noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja DH vai MDH ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
- b) Ja paziņotā RVR ir mazāka nekā 550 m un noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteri neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja DH vai MDH ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
- c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.
- d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc DA/H vai MDA/H, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.
- e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja RVR nav paziņota un paziņotā VIS ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (CMV) ir vienāda ar piemērojamo minimumu vai lielāka par to, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz DA/H vai MDA/H.
- f) Neatkarīgi no a) un b) apakšpunkta, ja nav paredzēts nosēsties, instrumentālo nolaišanos drīkst turpināt līdz DA/H vai MDA/H. Aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.”;

l) pievieno šādu NCC.OP.235. punktu:

“NCC.OP.235 EFVS 200 darbības

- a) Ekspluatants, kas plāno veikt EFVS 200 darbības ar ekspluatācijas kredītiem un bez speciāla apstiprinājuma, nodrošina, ka:
 - 1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;
 - 2) tiek izmantoti tikai EFVS darbībām piemēroti skrejceļi, FATO un IAP;
 - 3) lidojuma apkalpes locekļi ir kompetenti veikt paredzēto ekspluatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;
 - 4) ir izstrādātas ekspluatācijas procedūras;
 - 5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (MEL);
 - 6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;

- 7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji ekspluatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un
 - 8) lidlauka ekspluatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.
- b) Ekspluatants neveic *EFVS 200* darbības, veicot *LVO*.
 - c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta ekspluatants *EFVS 200* darbību veikšanai var izmantot *EVS*, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.”;
- 7) regulas VII pielikumu groza šādi:
- a) iekļauj šādu *NCO.OP.101.* punktu:

“NCO.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

- a) Gaisa kuģa kapteinis pirms katras izlidošanas pārbauda, vai altimets darbojas pareizi.
 - b) Gaisa kuģa kapteinis visos lidojuma posmos izmanto piemērotus altimetra iestatījumus, ņemot vērā visas procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.”;
- b) pielikuma *NCO.OP.105.* punktu svīturo;
 - c) pielikuma *NCO.OP.110.*, *NCO.OP.111.* un *NCO.OP.112.* punktu aizstāj ar šādiem:

“NCO.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – lidmašīnas un helikopteri

- a) Instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) lidojumos gaisa kuģa kapteinis katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.
- b) Lidlauka ekspluatācijas minimumos attiecīgā gadījumā ņem vērā šādus elementus:
 - 1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;
 - 2) gaisa kuģi pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;
 - 3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (*AFM*);
 - 4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un parametrus;
 - 5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;
 - 6) šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu/relatīvo augstumu (*OCA/H*) instrumentālās nolaišanās procedūrām (*IAP*), ja tas ir noteikts;
 - 7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un šķēršļu pārlidošanas rezerves;
 - 8) gaisa kuģa kapteiņa kompetenci un attiecīgo ekspluatācijas pieredzi;
 - 9) *IAP*, ja ir izveidota;
 - 10) lidlauka parametrus un pieejamo aeronavigācijas pakalpojumu (*ANS*) veidu, ja tādi ir;
 - 11) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;
 - 12) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem.

NCO.OP.111 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – 2D un 3D nolaišanās darbības

- a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*), kas izmantojams 3D nolaišanās darbībai vai 2D nolaišanās darbībai, piemērojot paņēmienu, kurš paredz vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (*CDEFA*), nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:
 - 1) attiecīgajai gaisa kuģu kategorijai piemērojamais šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (*OCH*);

- 2) publicētais nolaišanās procedūras *DH* vai minimālais nolaišanās relatīvais augstums (*MDH*), attiecīgā gadījumā;
 - 3) sistēmas minimums, kas norādīts 1. tabulā;
 - 4) *AFM* vai līdzvērtīgā dokumentā norādītais minimālais *DH*, ja tāds ir noteikts.
- b) *MDH*, kas izmantojams 2D nolaišanās darbībai, nepiemērojot *CDA* paņēmieni, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:
- 1) attiecīgajai gaisa kuģu kategorijai piemērojamais *OCH*;
 - 2) publicētais nolaišanās procedūras *MDH*, attiecīgā gadījumā;
 - 3) sistēmas minimums, kas norādīts 1. tabulā; vai
 - 4) *AFM* norādītais minimālais *MDH*, ja tāds ir noteikts.

1. tabula

Sistēmas minimumi

Iekārta	Zemākais <i>DH/MDH</i> (pēdās)
ILS/MLS/GLS	200
GNSS/SBAS (LPV)	200
Precīzās nolaišanās radars (<i>PAR</i>)	200
GNSS/SBAS (LP)	250
GNSS (LNAV)	250
GNSS/Baro-VNAV (LNAV/VNAV)	250
Helikopteru precīzā nolaišanās	250
<i>LOC</i> ar <i>DME</i> vai bez tām	250
<i>SRA</i> (pārtraucot pie ½ NM)	250
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 1 NM)	300
<i>SRA</i> (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
<i>VOR</i>	300
<i>VOR/DME</i>	250
<i>NDB</i>	350
<i>NDB/DME</i>	300
<i>VDF</i>	350

NCO.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, *MDH* nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:
 - 1) publicētais riņķošanas *OCH* attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;
 - 2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekš veiktās *IAP DH/MDH*.
- b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:
 - 1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai
 - 2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā VIS (m)	1 500	1 500	2 400	3 600”;

d) pielikuma NCO.OP.135. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkāmes, kā arī gatavojoties visiem IFR lidojumiem, veic šādas darbības:

- 1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un
- 2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.”;

e) pielikuma NCO.OP.140., NCO.OP.141. un NCO.OP.142. punktu aizstāj ar šādiem:

“NCO.OP.140 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

Attiecībā uz IFR lidojumiem gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija par galamērķi norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 1 000 pēdām pārsniedz pieejamās instrumentālās nolaišanās procedūras (IAP) DH/MDH un redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCO.OP.141 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

Attiecībā uz IFR lidojumiem gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija par galamērķi norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 1 000 pēdām pārsniedz pieejamās IAP DH/MDH un redzamība ir vismaz 3 000 m.

NCO.OP.142 Galamērķa rezerves lidlauki – instrumentālās nolaišanās darbības

Gaisa kuģa kapteinis izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja:

- a) galamērķa lidlaukā vai galamērķa rezerves lidlaukā ir pieejama IAP, kas nav atkarīga no GNSS, vai
- b) ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - 1) borta GNSS iekārta ir piemērota SBAS;
 - 2) galamērķa lidlauks, visi galamērķa rezerves lidlauki un maršruts starp tiem atrodas SBAS pakalpojuma zonā;
 - 3) paredzams, ka SBAS negaidītas nepieejamības gadījumā būs pieejama ABAS;
 - 4) izvēlētā IAP (galamērķa lidlaukā vai galamērķa rezerves lidlaukā), nav atkarīga no SBAS pieejamības;
 - 5) atbilstoša rīcība ārkārtas situācijā ļauj droši pabeigt lidojumu GNSS nepieejamības gadījumā.”;

f) iekļauj šādu NCO.OP.143. un NCO.OP.144. punktu:

“NCO.OP.143 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar *DH*, kas mazāks nekā 250 pēdas,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz lēmuma pieņemšanas relatīvo augstumu (*DH*) vai minimālo nolaišanās relatīvo augstumu (*MDH*), kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m; vai
- b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar *DH* vai *MDH*, kas ir 250 pēdas vai lielāks,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai
- c) rezerves lidlaukā bez *IAP*
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

NCO.OP.144 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā ar *IAP*:
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz *DH* vai *MDH*, kas saistīts ar *IAP*, un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai
- b) rezerves lidlaukā bez *IAP*:
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais *IFR* relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.”;
- g) pielikuma NCO.OP.160. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj šādiem:
 - “a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *VFR* lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbildīs piemērojamajiem *VFR* ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.
 - b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbildīs piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.”;
- h) pielikuma NCO.OP.175. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.OP.175 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļā/*FATO* stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un

b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:

- 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
- 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
- 3) gaisa kuģa veiktspēju;
- 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;

i) pielikuma NCO.OP.205. un NCO.OP.206. punktu aizstāj ar šādiem:

“NCO.OP.205 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas

Pirms sākt nolaišanos nolūkā nosēties, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēties vai aiziet uz otro riņķi; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju un
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

NCO.OP.206 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms sākt nolaišanos nolūkā nosēties, gaisa kuģa kapteinis pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētās nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (FATO) stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēties vai aiziet uz otro riņķi; un
- b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”

j) pielikuma NCO.OP.210. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.OP.210 Nolaišanās sākums un turpinājums – lidmašīnas un helikopteri

- a) Ja noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka nekā 550 m (vai cita zemāka vērtība, kas noteikta saskaņā ar apstiprinājumu atbilstīgi SPA.LVO), instrumentālās nolaišanās darbību neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā gaisa kuģis atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā, ja DH vai MDH ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
- b) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic DA/H vai MDA/H līmenī vai pirms tā.
- c) Ja vajadzīgais vizuālais orientieris netiek uzturēts pēc DA/H vai MDA/H, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.”;

8) regulas VIII pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu SPO.OP.101. punktu:

“SPO.OP.101 Altimetra pārbaude un iestatījumi

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.
- b) Ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi lidlauka valsts vai gaisa telpas valsts.”;

b) pielikuma SPO.OP.110. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – lidmašīnas un helikopteri

- a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko plānots izmantot, nosaka lidlauka ekspluatācijas minimumus, kuri paredzēti, lai nodrošinātu gaisa kuģa distancēšanu no reljefa virsmas un šķēršļiem un mazinātu vizuālo orientieru zuduma risku instrumentālās nolaišanās darbību vizuālā lidojuma segmentā.
- b) Metodē, ko izmanto, lai noteiktu lidlauka ekspluatācijas minimumus, ņem vērā visus šādus elementus:
- 1) gaisa kuģa tipu, veiktspēju un apkalpošanas parametrus;
 - 2) gaisa kuģī pieejamās iekārtas, kas paredzētas navigācijai, vizuālo orientieru iegūšanai un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei laikā, kad notiek pacelšanās, nolaišanās, nosēšanās un aiziešana uz otro riņķi;
 - 3) visus nosacījumus un ierobežojumus, kas norādīti gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
 - 4) izvēlei pieejamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (FATO) izmērus un parametrus;
 - 5) pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu un infrastruktūras piemērotību un veiktspēju;
 - 6) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu (OCA/H) instrumentālās nolaišanās procedūrām (IAP);
 - 7) šķēršļus augstuma uzņemšanas zonās un vajadzīgās šķēršļu pārlidošanas rezerves;
 - 8) visus lidlauka, IAP vai vides nestandarta parametrus;
 - 9) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 10) IAP;
 - 11) lidlauka parametrus un pieejamos aeronavigācijas pakalpojumus (ANS);
 - 12) visus minimumus, ko izsludinājusi lidlauka valsts;
 - 13) nosacījumus, kas paredzēti visos speciālajos apstiprinājumos ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (LVO) vai darbībām ar ekspluatācijas kredītiem; un
 - 14) ekspluatanta attiecīgo ekspluatācijas pieredzi.
- c) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.”;
- c) pielikuma SPO.OP.111. punktu svīturo;
- d) pielikuma SPO.OP.112. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālais nolaišanās relatīvais augstums (MDH) nedrīkst būt zemāks par augstāko no šādiem lielumiem:
- 1) publicētais riņķošanas OCH attiecīgajai lidmašīnu kategorijai;
 - 2) minimālais riņķošanas relatīvais augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekšējās IAP lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (DH)/MDH.
- b) Veicot nolaišanos pa riņķi ar lidmašīnām, minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šādiem lielumiem:
- 1) attiecīgajai lidmašīnu kategorijai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta; vai
 - 2) minimālā redzamība, kas iegūta no 1. tabulas.

1. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnu kategorijai

	Lidmašīnu kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Minimālā VIS (m)	1 500	1 600	2 400	3 600”;

e) pielikuma SPO.OP.140. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāiepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam, kurā paredzēts aizlidot no izlidošanas vietas apkāmes, kā arī gatavojoties visiem IFR lidojumiem, veic šādas darbības:

- 1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un
- 2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, ja meteoroloģisko apstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.”;

f) iekļauj šādu SPO.OP.143. un SPO.OP.144. punktu:

“SPO.OP.143 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – lidmašīnas

Lidlauku nenorāda kā galamērķa rezerves lidlauku, izņemot gadījumus, kad pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā, kur pieejama instrumentālās nolaišanās darbība ar DH, kas mazāks nekā 250 pēdas,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz DH vai MDH, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz par 1 500 m vai 800 m lielāka nekā instrumentālās nolaišanās darbības RVR/VIS minimumi, izmantojot lielāko no šīm robežvērtībām; vai
- b) rezerves lidlaukā, kur instrumentālās nolaišanās darbība ir ar DH vai MDH, kas ir 250 pēdas vai lielāks,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 400 pēdām pārsniedz DH vai MDH, kas saistīts ar instrumentālās nolaišanās darbību; un
 - 2) redzamība ir vismaz 3 000 m; vai
- c) rezerves lidlaukā bez instrumentālās nolaišanās procedūras,
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais IFR relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 5 000 m.

SPO.OP.144 Galamērķa rezerves lidlauku plānošanas minimumi – helikopteri

Ekspluatants izvēlas lidlauku par galamērķa rezerves lidlauku tikai tad, ja pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu,

- a) rezerves lidlaukā ar IAP:
 - 1) mākoņu apakšējās robežas augstums vismaz par 200 pēdām pārsniedz DH vai MDH, kas saistīts ar IAP; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī; vai

- b) rezerves lidlaukā bez IAP:
- 1) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 2 000 pēdas vai minimālais drošais IFR relatīvais augstums, izmantojot augstāko no šīm robežvērtībām; un
 - 2) redzamība ir vismaz 1 500 m dienā vai 3 000 m naktī.”;
- g) pielikuma SPO.OP.145. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir sliktāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.”;
- h) pielikuma SPO.OP.170. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj šādiem:
- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina VFR lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka meteoroloģiskie apstākļi maršrutā un plānotajā galamērķī paredzētajā izmantošanas laikā atbilst piemērojamajiem VFR ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.
- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina IFR lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā meteoroloģiskie apstākļi galamērķa lidlaukā vai vismaz vienā galamērķa rezerves lidlaukā atbilst piemērojamajiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai būs labāki par tiem.”;
- i) pielikuma SPO.OP.180. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.180 Pacelšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt pacelšanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/FATO stāvoklis netraucēs droši pacelties un izlidot; un
 - b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;
- j) pielikuma SPO.OP.210. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.210 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms sākt nolaišanos, gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa/FATO stāvoklis netraucēs droši nolaisties, nosēsties vai aiziet uz otro riņķi, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietvertu informāciju par veiktspēju; un
 - b) izvēlētā lidlauka ekspluatācijas minimumi ir saskanīgi ar visu turpmāk minēto:
 - 1) ekspluatējamo zemes aprīkojumu;
 - 2) ekspluatējamajām gaisa kuģa sistēmām;
 - 3) gaisa kuģa veiktspēju;
 - 4) lidojuma apkalpes kvalifikāciju.”;
- k) pielikuma SPO.OP.215. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.215 Nolaišanās sākums un turpinājums

- a) Ja paziņotā redzamība (VIS) vai noteicošā RVR skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar lidmašīnām neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā lidmašīna atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai

- 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
 - b) Ja paziņotā *RVR* ir mazāka nekā 550 m un noteicošā *RVR* skrejceļam, ko paredzēts izmantot, lai veiktu nosēšanos, ir mazāka par piemērojamo minimumu, instrumentālās nolaišanās darbību ar helikopteriem neturpina:
 - 1) zem punkta, kurā helikopters atrodas 1 000 pēdas virs lidlauka pacēluma; vai
 - 2) nolaišanās beigu posma segmentā (FAS), ja *DH* vai *MDH* ir lielāks nekā 1 000 pēdas.
 - c) Ja nav izveidots vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri, aiziešanu uz otro riņķi veic *DA/H* vai *MDA/H* līmenī vai pirms tā.
 - d) Ja vizuāls kontakts ar vajadzīgo vizuālo orientieri netiek uzturēts pēc *DA/H* vai *MDA/H*, nekavējoties veic aiziešanu uz otro riņķi.
 - e) Neatkarīgi no a) apakšpunkta gadījumā, ja *RVR* nav paziņota un paziņotā *VIS* ir mazāka par piemērojamo minimumu, bet pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (*CMV*) ir lielāka par piemērojamo minimumu, instrumentālo nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*.
 - f) Neatkarīgi no a) un b) apakšpunkta, ja nav paredzēts nosēties, instrumentālo nolaišanos drīkst turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H*. Aiziešanu uz otro riņķi veic *DA/H* vai *MDA/H* līmenī vai pirms tā.”;
- l) pievieno šādu SPO.OP.235. punktu:

“SPO.OP.235 EFVS 200 darbības

- a) Eksploatants, kas plāno veikt EFVS 200 darbības ar eksploatācijas kredītiem un bez speciāla apstiprinājuma, nodrošina, ka:
 - 1) gaisa kuģis ir sertificēts paredzētajām darbībām;
 - 2) tiek izmantoti tikai EFVS darbībām piemēroti skrejceļi, *FATO* un *IAP*;
 - 3) lidojuma apkalpe ir kompetenta veikt paredzēto eksploatāciju, un ir izveidota apmācības un pārbaužu programma lidojuma apkalpes locekļiem un attiecīgajam personālam, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā;
 - 4) ir izstrādātas eksploatācijas procedūras;
 - 5) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);
 - 6) visa attiecīgā informācija ir dokumentēta tehniskās apkopes programmā;
 - 7) tiek veikti drošuma novērtējumi un ir noteikti darbības rādītāji eksploatācijas drošuma līmeņa uzraudzībai; un
 - 8) lidlauka eksploatācijas minimumos tiek ņemta vērā izmantotās sistēmas spēja.
- b) Eksploatants neveic EFVS 200 darbības, veicot *LVO*.
- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 1. punkta eksploatants EFVS 200 darbību veikšanai var izmantot *EVS*, kas atbilst obligātajiem kritērijiem, ar nosacījumu, ka to ir apstiprinājusi kompetentā iestāde.”;