

Eiropas Savienības

L 296

## Oficiālais Vēstnesis

Izdevums  
latviešu valodā

Tiesību akti

55. sējums

2012. gada 25. oktobris

Saturs

II *Nelegislatīvi akti*

## REGULAS

- ★ 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 ..... 1

Cena: EUR 7

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.



## II

(Nelegislatīvi akti)

## REGULAS

## 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**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regulu (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK<sup>(1)</sup>, un jo īpaši tās 8. panta 5. punktu un 10. panta 5. punktu,

tā kā:

- (1) Eksploatantiem un personālam, kas iesaistīts konkrētu gaisa kuģu ekspluatācijā, jāatbilst attiecīgajām pamatprasībām, kas izklāstītas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā.
- (2) Regulā (EK) Nr. 216/2008 ir noteikts, ka dalībvalstis papildus to apliecību uzraudzībai, ko tās izsniegušas, veic izmeklēšanas, tostarp perona pārbaudes, un visus pasākumus, tostarp gaisa kuģa nosēdināšanu, lai novērstu pārkāpuma turpināšanos.
- (3) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai būtu jāpieņem vajadzīgie īstenošanas noteikumi, lai iedibinātu priekšnoteikumus drošai gaisa kuģu ekspluatācijai.
- (4) Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju un augstu civilās aviācijas drošības līmeni Eiropas Savienībā, īstenošanas pasākumos jāatspoguļo jaunākie tehniskie sasniegumi, tostarp paraugprakse, kā arī zinātnes un tehnikas attīstība gaisa kuģu ekspluatācijas jomā. Attiecīgi ir jāņem vērā

tehniskās prasības un administratīvās procedūras, par kurām laikā līdz 2009. gada 30. jūnijam ir panākta vienošanās Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā (turpmāk – ICAO) un Eiropas apvienotajās aviācijas institūcijās, kā arī spēkā esošie tiesību akti attiecībā uz atsevišķām valstīs spēkā esošām specifiskām prasībām.

- (5) Jānodrošina, lai aeronavigācijas nozarei un dalībvalstu pārvaldes iestādēm būtu pietiekami daudz laika, lai varētu pielāgoties šim jaunajam regulatīvajam satvaram un ar konkrētiem nosacījumiem atzīt pirms šīs regulas piemērošanas izsniegto apliecību derīgumu.
- (6) Šī regula ir īstenošanas pasākums, kas minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 8. panta 5. punktā un 10. panta 5. punktā, tāpēc Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/91<sup>(2)</sup> III pielikumu un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK<sup>(3)</sup> uzskata par atceltu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 69. panta 3. punktu un 69. panta 5. punktu. Tomēr III pielikumam būtu jāpaliek spēkā pagaidu kārtā, līdz beidzas šajā regulā paredzētie pārejas periodi, attiecībā uz tām jomām, kurās vēl nav pieņemti īstenošanas pasākumi. Līdzīgi pagaidu kārtā, līdz beidzas šajā regulā paredzētie pārejas periodi, ir jāturpina piemērot Direktīva 2004/36/EK.
- (7) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra sagatavoja īstenošanas noteikumu projektu un iesniedza to kā atzinumu Komisijai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 1. punktu.
- (8) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantu izveidotā Komiteja,

(1) OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

(2) OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.

(3) OV L 143, 30.4.2004., 76. lpp.

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

### 1. pants

#### Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo regulu paredz sīki izstrādātus noteikumus par komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām vai helikopteriem un par tādu ekspluatantu gaisa kuģu perona pārbaudēm, kuri atrodas citas valsts drošības uzraudzībā, tiem nolaižoties lidostās, kas atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līguma noteikumi.

2. Ar šo regulu paredz sīki izstrādātus noteikumus arī par to, ar kādiem nosacījumiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc tādu gaisa kuģu ekspluatantu apliecības, kuri minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā un kuri ir iesaistīti komerciālos gaisa pārvadājumos, par apliecību turētāju tiesībām un pienākumiem, kā arī par nosacījumiem, ar kādiem drošības apsvērumu dēļ lidojumi jāaizliedz, jāierobežo vai uz tiem jāattiecinā zināmi nosacījumi.

3. Šo regulu nepiemēro gaisa kuģu ekspluatācijas jomām, kas minētas Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunktā.

### 2. pants

#### Definīcijas

Šajā regulā:

1. "Komerčiāls gaisa pārvadājums" ir gaisa kuģa lidojums pasažieru, kravas vai pasta pārvadāšanai par samaksu vai citu atlīdzību.
2. "B klases lidmašīnas" ir propellerdzinēju lidmašīnas, kam maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (MOPSC) nav lielāka par deviņām pasažieru vietām un maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg.
3. "Sabiedrības interešu teritorija (PIS)" ir teritorija, ko izmanto tikai darbībām sabiedrības interesēs.
4. "1. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija" ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj nosēsties pieejamajā pārtrauktās pacelšanās distancē vai – atkarībā no tā, kad notiek atteice, – droši turpināt lidojumu uz piemērotu nosēšanās zonu.

Papildu definīcijas II–V pielikuma piemērošanas nolūkos ir noteiktas I pielikumā.

### 3. pants

#### Uzraudzības spējas

1. Dalībvalsts vienu vai vairākas šīs dalībvalsts iestādes nosaka par tās kompetento(-ajām) iestādi(-ēm), kam ir nepieciešamās pilnvaras un kas atbild par personu un organizāciju

sertificēšanu un uzraudzību saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.

2. Ja dalībvalsts par kompetento iestādi nosaka vairākas iestādes:

- a) ir skaidri jānosaka katras kompetentās iestādes kompetences joma atbildības un teritoriālā ziņā; un
- b) jāiedibina koordinācija starp šīm iestādēm, lai tās savas kompetences ietvaros nodrošinātu efektīvu uzraudzību pār visām organizācijām un personām saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām.

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

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

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

- a) pārbaudīt reģistrus, datus, procedūras un visus citus materiālus, kas attiecas uz sertifikācijas un/vai uzraudzības uzdevumu izpildi;
- b) kopēt vai veikt izrakstus no šādiem reģistriem, datiem, procedūrām un visiem citiem materiāliem;
- c) uz vietas prasīt mutisku paskaidrojumu;
- d) iekļūt attiecīgajās telpās, darba vietās vai transporta līdzekļos;
- e) veikt revīziju, izmeklēšanu, novērtējumus un pārbaudes, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudes un nepaziņotas pārbaudes,
- f) attiecīgā gadījumā veikt vai uzsākt izpildes nodrošināšanas pasākumus.

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

### 4. pants

#### Perona pārbaudes

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

## 5. pants

**Gaisa kuģu ekspluatācija**

1. Ekspluatanti ekspluatē gaisa kuģi tikai komerciālu gaisa pārvadājumu veikšanai, kā precizēts III un IV pielikumā.

2. Komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatanti nodrošina atbilstību attiecīgajiem V pielikuma noteikumiem, ekspluatējot

- a) lidmašīnas un helikopterus, ko izmanto nolūkā:
  - i) veikt lidojumus, izmantojot veiktspējas navigāciju (PBN);
  - ii) veikt lidojumus saskaņā ar navigācijas veiktspējas minimālajām specifikācijām (MNPS);
  - iii) veikt lidojumus gaisa telpā ar samazināta vertikālā atstātuma minimumiem (RVSM);
  - iv) veikt lidojumus sliktas redzamības apstākļos (LVO);
- b) lidmašīnas un helikopterus, ko izmanto bīstamu izstrādājumu pārvadājumiem (DG);
- c) divdzinēju lidmašīnas, ko izmanto palielināta attāluma lidojumos (ETOPS) komerciālos gaisa pārvadājumos;
- d) helikopterus, ko izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem un kuri ir aprīkoti ar nakts redzamības attēlveides sistēmām (NVIS);
- e) helikopterus, ko izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, ekspluatējot vinču (HHO); un
- f) helikopterus, ko izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos neatliekamās medicīniskās palīdzības lidojumiem (HEMS).

## 6. pants

**Atkāpes**

1. Tādu komerciālu gaisa pārvadājumu gadījumā, kas sākas un beidzas tajā pašā lidostā/ekspluatācijas vietā un kuros izmanto B klases lidmašīnas vai nekompleksus helikopterus, atbilstība III un IV pielikuma prasībām nav jānodrošina.

Tomēr minētajos pārvadājumos jāievēro šādas prasības:

- a) attiecībā uz lidmašīnām – Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikums un saistītie valstu piemērotie atbrīvojumi, kuru pamatā ir kompetento iestāžu veikts riska novērtējums;
- b) helikopteriem – valsts noteiktās prasības.

2. Atkāpjoties no 5. panta 1. punkta, Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 5. punktā minētos gaisa kuģus, ja tos izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, ekspluatē atbilstīgi

nosacījumiem, kas izklāstīti Komisijas 2009. gada 14. oktobra Lēmumā C(2009) 7633. Tomēr par jebkurām izmaiņām ekspluatācijā, kas ietekmē minētajā lēmumā izklāstītos nosacījumus, paziņo Komisijai un Eiropas Aviācijas drošības aģentūrai (turpmāk – “Aģentūra”) pirms attiecīgo izmaiņu ieviešanas.

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

3. Atkāpjoties no 5. panta 1. punkta, ar gaisa kuģu tipu ieviešanu vai modificēšanu saistītus lidojumus, kurus veic projektēšanas vai ražošanas organizācijas atbilstīgi savām tiesībām, turpina ekspluatēt atbilstīgi dalībvalstu tiesību aktos paredzētajiem nosacījumiem.

4. Neatkarīgi no 5. panta piemērošanas dalībvalstis var turpināt pieprasīt īpašu apstiprinājumu un papildu prasības attiecībā uz ekspluatācijas procedūrām, aprīkojumu, apkalpes kvalifikāciju un apmācību komerciālo gaisa pārvadājumu helikopteriem lidojumu veikšanai atklātā jūrā, ievērojot to attiecīgos valsts tiesību aktus. Dalībvalstis paziņo Komisijai un Aģentūrai papildu prasības, ko piemēro, piešķirot šādus īpašus apstiprinājumus. Šīs prasības nevar būt mazāk ierobežojošas par III un IV pielikumā noteiktajām prasībām.

5. Atkāpjoties no IV pielikuma CAT.POL.A.300. punkta a) apakšpunkta, viendzinēja lidmašīnas, ja tās izmanto komerciālos gaisa pārvadājumos, naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (IMC) tiek ekspluatētas atbilstīgi nosacījumiem, kas izklāstīti piemērotajos atbrīvojumos, kurus dalībvalstis piešķirušas atbilstīgi Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 2. punktam.

Visas izmaiņas šo lidmašīnu ekspluatācijā, kas ietekmē minētajos atbrīvojumos izvirzītos nosacījumus, paziņo Komisijai un Aģentūrai pirms attiecīgo izmaiņu ieviešanas. Komisija un Aģentūra izvērtē ierosināto izmaiņu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 5. punktu.

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

## 7. pants

**Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības**

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

Tomēr ne vēlāk kā 2014. gada 28. oktobrī:

- a) ekspluatanti pielāgo savu pārvaldības sistēmu, mācību programmas, procedūras un rokasgrāmatas tā, lai tās atbilstu III, IV un, attiecīgi, V pielikuma noteikumiem;
- b) AOC aizstāj ar apliecībām, kas izdotas saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

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

Konvertācijas ziņojumā apraksta

- a) valsts prasības, uz kuru pamata AOC tika izsniegtas;
- b) ekspluatantiem piešķirtās tiesības;
- c) atšķirības starp valsts prasībām, uz kuru pamata AOC tika izdotas, un III, IV un V pielikuma prasībām, kopā ar norādi par to, kā un kad ekspluatantiem būs jānodrošina pilnīga atbilstība minētajiem pielikumiem.

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

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

Briselē, 2012. gada 5. oktobrī

## 8. pants

**Lidojuma laika ierobežojumi**

Lidojuma un darba laika ierobežojumiem piemēro turpmāko:

- a) lidmašīnām – Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktu un III pielikuma Q apakšdaļu;
- b) helikopteriem – valsts noteiktās prasības.

## 9. pants

**Obligāto iekārtu saraksts**

Obligāto iekārtu sarakstus (MEL), kurus pirms šīs regulas piemērošanas apstiprinājusi ekspluatanta valsts vai, attiecīgi, reģistrētājvalsts, uzskata par apstiprinātiem saskaņā ar šo regulu, un ekspluatants, kas apstiprinājumu saņēmis, var turpināt tos izmantot.

Kad ir sāks piemērot šo regulu, visas izmaiņas obligāto iekārtu sarakstā (MEL) veic saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punktu.

## 10. pants

**Stāšanās spēkā**

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

To piemēro no 2012. gada 28. oktobra.

2. Atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, dalībvalstis var nolemt nepiemērot I–V pielikuma noteikumus līdz 2014. gada 28. oktobrim.

Ja dalībvalsts izmanto šo iespēju, tā to paziņo Komisijai un Aģentūrai. Šajā paziņojumā jāiekļauj šādas atkāpes iemesli un tās ilgums, kā arī īstenošanas programma, kurā izklāstīti paredzētie pasākumi un to īstenošanas termiņš.

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētājs  
José Manuel BARROSO

## I PIELIKUMS

## II–V pielikumā izmantoto terminu definīcijas

Šajā regulā piemēro šādas definīcijas.

1. "Pieejamā pārtrauktās pacelšanās distance (ASDA)" ir pieejamā ieskrējiena distance plus skrejceļa gala bremsēšanas josla, ja lidostas valsts ir deklarējusi, ka šāda bremsēšanas josla ir pieejama, un ja šī bremsēšanas josla dominējošos ekspluatācijas apstākļos var panest lidmašīnas masu.
2. "Attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai (AMC)" ir tiesiski nesaistoši standarti, ko Aģentūra pieņēmusi, lai paskaidrotu līdzekļus, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.
3. "Pieņemšanas kontrollapa" ir dokuments, kuru izmanto, lai palīdzētu veikt bīstamu izstrādājumu paku vizuālu pārbaudi, kā arī to pavaddokumentu pārbaudi, lai noteiktu, ka visas attiecīgās prasības ir ievērotas.
4. "Atbilstošs lidlauks" ir lidlauks, kurā var ekspluatēt gaisa kuģi, ņemot vērā piemērojamās veiktspējas prasības un skrejceļa raksturojumus.
5. Pasažieru klasifikācijas nolūkā:
  - a) "pieaugušie" ir personas, kas sasniegušas vismaz 12 gadu vecumu;
  - b) "bērni" ir personas, kas sasniegušas divu gadu un lielāku vecumu, bet nav vecākas par 12 gadiem;
  - c) "zīdaiņi" ir bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.
6. "Lidmašīna" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju un nekustīgiem spārniem, kuru gaisā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz spārniem.
7. "Lidojums, kurā izmanto nakts redzamības sistēmu (NVIS)" – NVIS lidojumos saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) – ir naktī veikta lidojuma daļa, apkalpes loceklim izmantojot nakts redzamības brilles (NVG).
8. "Gaisa kuģis" ir lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu.
9. "Alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai" ir līdzekļi, kas ierosina alternatīvas attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai (AMC) vai ierosina jaunus līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, par kuriem Aģentūra nav pieņēmusi saistītus AMC.
10. "Pretapledošana" – uz zemes veiktu procedūru gadījumā – ir procedūra, kas uz zināmu laiku (iedarbības laiku) nodrošina aizsardzību pret sarmas vai apledošanas veidošanos un sniega uzkrāšanos uz gaisa kuģa apstrādātajām virsmām.
11. "Salona apkalpes loceklis" ir atbilstīgi kvalificēts apkalpes loceklis, kurš nav lidojuma apkalpes loceklis vai tehniskās apkalpes loceklis un kuram ekspluatants ir uzticējies ekspluatācijas laikā veikt ar pasažieru un lidojuma drošību saistītus uzdevumus.
12. "I kategorijas (CAT I) pieeja" – precīza instrumentālā pieeja un nosēšanās, ko veic, izmantojot instrumentālās nosēšanās sistēmu (ILS), nosēšanās vadības mikroviļņu sistēmu (MLS), GLS (uz zemes bāzēta funkcionāli papildināta globālās satelītnavigācijas (GNSS/GBAS) nosēšanās vadības sistēma), precīzas pieejas radaru (PAR) vai GNSS ar satelītā uzstādītu darbības uzlabošanas sistēmu (SBAS), un kur lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (DH) nav mazāks par 200 pēdām un redzamība uz skrejceļa (RVR) nav mazāka par 550 m lidmašīnām un 500 m helikopteriem.
13. "II kategorijas (CAT II) pieeja" – precīza instrumentālā pieeja un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kad:
  - a) DH ir mazāks par 200 pēdām, bet nav mazāks par 100 pēdām; un
  - b) RVR nav mazāka par 300 m.

14. "IIIA kategorijas (CAT IIIA) pieeja" – precīza instrumentālā pieeja un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*, kad:
  - a) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*) ir mazāks par 100 pēdām; un
  - b) redzamība uz skrejceļa (*RVR*) nav mazāka par 200 m.
15. "IIIB kategorijas (CAT IIIB) pieeja" – precīza instrumentālā pieeja un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*, kad:
  - a) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*) ir mazāks par 100 pēdām vai nav noteikts; un
  - b) redzamība uz skrejceļa (*RVR*) ir mazāka par 200 m, bet nav mazāka par 75 m.
16. "A kategorija attiecībā uz helikopteriem" ir helikopters ar vairākiem dzinējiem, kas projektēts ar dzinēja un sistēmas izolācijas īpatnībām atbilstīgi piemērojamajām lidojumsderīguma normām un kas var veikt lidojumus, izmantojot pacelšanās un nosēšanās datus, kuri paredzēti saskaņā ar kritiskas dzinēja atteices jēdzienu un kuri dzinēja atteices gadījumā nodrošina atbilstīgu paredzēto virsmas laukumu un atbilstošu veikspēju nepārtraukta, droša lidojuma vai drošas pārtrauktās pacelšanās veikšanai.
17. "B kategorija attiecībā uz helikopteriem" ir helikopters ar vienu vai vairākiem dzinējiem, kas neatbilst A kategorijas standartiem. B kategorijas helikopteriem nav garantētas spējas turpināt drošu lidojumu dzinēja atteices gadījumā, un tiem ir jāveic piespiedu nosēšanās.
18. "Sertifikācijas specifikācijas (CS)" ir Aģentūras pieņemtie tehniskie standarti, kuros norādīts, kā apliecināt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un kurus organizācija var izmantot sertifikācijas nolūkā.
19. "Peeja pa apli" ir instrumentālas pieejas vizuālā fāze, kurā gaisa kuģis nonāk tādā pozīcijā, kas ir piemērota, lai nosēstos uz skrejceļa/pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*), kuru izvietojuma dēļ nav iespējama tieša pieeja.
20. "Šķēršļbrīva josla" ir pilnvarotās iestādes kontrolē esoša, noteikta taisnstūrveida zona uz zemes vai ūdens, kas izvēlēta vai sagatavota kā piemērota zona, virs kuras lidmašīna var veikt daļu no sākotnējās augstuma uzņemšanas līdz noteiktam augstumam.
21. "Mākoņu apakšējās robežas augstums" – lidlauka vai ekspluatācijas vietas tuvumā vai īpašā darbības vietā – ir zemākās redzamās vai prognozētās mākoņa daļas apakšējās robežas augstums, ko parasti mēra no lidlauka pacēluma vai – attiecībā uz ekspluatāciju atklātā jūrā – no vidējā jūras līmeņa.
22. "Kodu koplietošana" ir vienošanās, kad viens pārvadātājs ar savas aviokompānijas kodu pārdod un izdod biļetes uz cita pārvadātāja lidojumu.
23. "Blīvi apdzīvots rajons" – attiecībā uz pilsētu vai apdzīvotu vietu – ir jebkurš rajons, kas tiek galvenokārt izmantots dzīvošanai, komercdarbībai vai atpūtai.
24. "Kontaminēts skrejceļš" skrejceļu uzskata par kontaminētu, ja uz vairāk nekā 25 % no skrejceļa virsmas laukuma vajadzīgā garuma un platuma, kas tiek izmantots, attiecas šie apstākļi:
  - a) ūdens uz virsmas ir vairāk nekā 3 mm (0,125 collas) dziļš vai ar dubļiem, vai izkusušu sniegu, kas līdzinās vairāk nekā 3 mm (0,125 collas) ūdens;
  - b) sniegs, kas sapresēts blīvā masā, kuru grūti sablīvēt vēl vairāk un kas turēsies kopā vai sadalīsies gabalos, ja to mēģinās savākt (sablīvēts sniegs); vai
  - c) ledus, tostarp slapjš ledus.
25. "Degviela neparedzētiem apstākļiem" ir degvielas daudzums, kas paredzēts, lai kompensētu neparedzētu faktoru ietekmētu degvielas patēriņu līdz galamērķa lidlaukam.
26. "Vienmērīga augstuma samazināšana pieejas beigu posmā (*CDFA*)" ir nolaišanās paņēmiens, kas atbilst stabilas pieejas procedūrām, neprecīzas instrumentālās pieejas beigu posmā, kad, neizlīdzinot gaisa kuģi, vienmērīgi tiek samazināts augstums no absolūtā/relatīvā augstuma vai augstuma, kas ir augstāks par pieejas pēdējam posmam noteikto absolūto/relatīvo augstumu, līdz punktam apmēram 15 m (50 pēdas) virs nosēšanās skrejceļa sliekšņa vai līdz punktam, kur jāsāk attiecīgajam gaisa kuģa tipam atbilstīgs izlīdzināšanas manevrs.



27. "Pārrēķināta meteoroloģiskā redzamība (CMV)" ir par RVR pārrēķināta ziņotā meteoroloģiskā redzamība.
28. "Apkalpes loceklis" ir ekspluatanta nozīmēta persona noteiktu pienākumu pildīšanai gaisa kuģī.
29. "Lidojuma kritiskie posmi" lidmašīnām ir pacelšanās ieskrējieni, pacelšanās trajektorija, pieejas beigu posms, otrais aplis, nosēšanās, nosēšanās ar nosēšanās izskrējieni, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.
30. "Lidojuma kritiskie posmi" helikopteriem – manevrēšana, karāšanās, pacelšanās, pieejas beigu posms, otrais riņķis, nosēšanās, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.
31. "Mitrš skrejceļš" ir skrejceļš, kura virsma nav sausa, bet mitrums nepiešķir tam spīdumu.
32. "Bīstami izstrādājumi (DG)" ir priekšmeti vai vielas, kas var apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi un kas ir iekļauti tehnisko instrukciju bīstamo izstrādājumu sarakstā, vai kas tiek klasificēti saskaņā ar šīm instrukcijām.
33. "Negadījums ar bīstamiem izstrādājumiem" ir notikums, kas saistīts ar bīstamo izstrādājumu pārvadāšanu gaisā, kas rada letālus vai smagus miesas bojājumus personai vai īpašuma bojājumus lielos apmēros.
34. "Incidents ar bīstamiem izstrādājumiem" ir:
  - a) notikums, kas netiek klasificēts kā aviācijas negadījums, ar bīstamiem izstrādājumiem un kas var arī nebūt noticis gaisa kuģī, bet kas ir saistīts ar bīstamo izstrādājumu pārvadāšanu gaisā, un kā rezultātā kāda persona ir guvusi miesas bojājumus, ir bojāts īpašums, izcēlies ugunsgrēks, kaut kas ir salauzts, ir izliets vai noplūdis šķidrums vai ir notikusi radiācijas noplūde, vai ir citi pierādījumi, ka nav saglabāta iepakojuma viengabalainība;
  - b) jebkurš notikums, kas attiecas uz bīstamu izstrādājumu pārvadājumiem un kurš nopietni apdraud gaisa kuģi vai tajā esošos.
35. "Atledošana" – uz zemes veiktu procedūru gadījumā – ir procedūra, kuru veicot, gaisa kuģa virsmu atbrīvo no sarmas, ledus, sniega vai šķīdoņa, lai nodrošinātu, ka virsmas nav kontaminētas.
36. "Noteiktais pēcpacelšanās punkts (DPATO)" ir punkts pacelšanās un sākotnējās augstuma uzņemšanas fāzē, pirms kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta, un tāpēc var būt nepieciešama piespiedu nosēšanās.
37. "Noteiktais pirmsnosēšanās punkts (DPBL)" ir punkts pieejas un nosēšanās fāzē, pēc kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta, un tāpēc var būt nepieciešama piespiedu nosēšanās.
38. "DR attālums" ir horizontālais attālums, kuru helikopters nolido no pieejamās pacelšanās distances beigām.
39. "Līgums par nomāšanu bez apkalpes" līgums starp uzņēmumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi nomnieka gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) noteikumiem.
40. "Sausā ekspluatācijas masa" ir konkrētai ekspluatācijai gatavas lidmašīnas kopējā masa bez izmantojamās degvielas un derīgās kravas.
41. "Sausš skrejceļš" ir skrejceļš, kas nav nedz mitrs, nedz kontaminēts, tostarp tāds asfaltēts skrejceļš, kas ir īpaši sagatavots ar rievām vai porainu klājumu un ko uztur tādu, lai nodrošinātu "faktiski sausu" bremsēšanu pat mitros apstākļos.
42. "Paaugstināta pieejas beigu posma un pacelšanās zona (paaugstināta FATO)" ir FATO, kas ir vismaz 3 metrus augstāka par apkārtējo virsmu.
43. "Rezerves lidlauks maršrutā (ERA)" ir maršrutā pieejams atbilstošs rezerves lidlauks, kurš var būt nepieciešams plānošanas posmā.
44. "Redzamības uzlabošanas sistēma (EVS)" ir attēlveides sensoru uztvertu apkārtējās vides attēlu elektroniska atveide reāllaikā.

45. "Pieejas beigu posma un pacelšanās zona (FATO)" ir noteikta helikoptera ekspluatācijas zona, virs kuras tiek pabeigts pieejas manevra pēdējais posms līdz karāšanās vai nosēšanās darbībai un no kuras tiek sākts pacelšanās manevrs. Gadījumos, kad FATO jāizmanto 1. klases parametru helikopteru lidojumiem, noteiktā zona ietver pieejamo noraidītās pacelšanās zonu.
46. "Lidojuma datu uzraudzība (FDM)" ir ikdienas ekspluatācijā iegūtu digitālo lidojuma parametru proaktīva izmantošana aviācijas drošības uzlabošanai, neietverot soda sankcijas.
47. "Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta (FSTD)" ir trenāžieru iekārta, kas:
  - a) attiecībā uz lidmašīnām ir pilnīgs lidojumu trenāžieris (FFS), lidojumu trenāžieru iekārta (FTD), lidojumu un navigācijas procedūru trenāžieris (FNPT) vai pamatinstrumentu trenāžieru iekārta (BITD);
  - b) helikopteriem ir pilnīgs lidojumu trenāžieris (FFS), lidojumu trenāžieru iekārta (FTD) vai lidojumu un navigācijas procedūru trenāžieris (FNPT).
48. "ERA lidlauks degvielas daudzuma mazināšanai" ir plānošanas posmā izraudzīts ERA lidlauks, ko izmanto neparedzētiem apstākļiem paredzētā degvielas daudzuma samazināšanai.
49. "GBAS nosēšanās vadības sistēma (GLS)" ir pieejas uz nosēšanos vadības sistēma, kur izmantota uz zemes bāzētas globālās satelītnavigācijas sistēmas funkcionalitātes papildināšanas sistēmas (GNSS/GBAS) informācija, kas sniedz norādījumus gaisa kuģim par GNSS noteikto sānu pozīciju un vertikālo pozīciju. Pieejas trajektorijas noteikšanai izmanto atsauci uz ģeometrisku augstumu.
50. "Virszemes avārijas dienestu personāls" ir jebkuru uz zemes bāzētu avārijas dienestu darbinieki (piemēram, policisti, ugunsdzēsēji u. c.), kas saistīti ar neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS) un kuru pienākumi pilnā mērā saistīti ar helikoptera ekspluatāciju.
51. "Nosēdināšana" ir gaisa kuģim noteikts oficiāls aizliegums pacelties un nepieciešamo pasākumu veikšana, lai atturētu gaisa kuģi no pacelšanās.
52. "Priekšējais ekrāns (HUD)" ir ekrānu sistēma, kas pilota priekšējā ārējā redzeslaukā sniedz informāciju par lidojumu un būtiski neierobežo ārējo redzamību.
53. "Nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēma (HUDLS)" ir kompleksa gaisa kuģu sistēma, kas pilota redzeslaukā sniedz norādes, vadot pilota darbības pieejas un nosēšanās un/vai otrā apļa procedūras laikā. Šajā sistēmā ir visi sensori, datori, barošanas padeves sistēmas, norādes, rādījumi un vadības ierīces.
54. "Helikopters" ir par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas noturas gaisā lidojuma laikā galvenokārt viena vai vairāku nesošo propelleru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.
55. "Helikoptera vinčas operatoru (HHO) apkalpes loceklis" ir tehniskās apkalpes loceklis, kas pilda noteiktus pienākumus, kas saistīti ar vinčas ekspluatāciju.
56. "Helikopteru klājs" ir FATO uz peldošas vai stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā.
57. "HEMS apkalpes loceklis" ir tehniskās apkalpes loceklis, kam HEMS lidojumos uzticēti pienākumi sniegt medicīnisko palīdzību personām, kam tā nepieciešama, un palīdzību pilotam glābšanas operācijas laikā.
58. "HEMS lidojums" ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot HEMS apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu gadījumos, kad ir svarīgi nekavējoties un ātri pārvadāt:
  - a) medicīnas darbiniekus;
  - b) medicīniskas kravas (aprīkojumu, asinis, orgānus, zāles); vai
  - c) slimniekus vai ievainotos, vai citas tieši iesaistītas personas.
59. "HEMS ekspluatācijas bāze" ir lidlauks, kur HEMS apkalpes locekļi un HEMS helikopters var būt gatavi HEMS darbībām.
60. "HEMS darbības vieta" ir HEMS lidojuma laikā komandiera izvēlēta vieta, lai veiktu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču, nosēšanos un pacelšanos.

61. "HHO lidojums" ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot HHO apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču.
62. "HHO atklātā jūrā" ir lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot HHO apstiprinājuma nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču uz/no kuģa vai konstrukcijas jūrā vai tieši atklātā jūrā.
63. "HHO pasažieris" ir persona, kas jāpaceļ vai jānolaiž ar helikoptera vinču.
64. "HHO objekts" ir noteikta vieta, kur helikopters veic pacelšanas/nolaišanas darbības.
65. "Iedarbības laiks (HoT)" ir aprēķināts laiks, cik ilgi pretapledošanas šķidrums novērš ledus vai sarmas veidošanos vai sniega uzkrāšanos uz aizsargātām (ar pretapledošanas šķidrumu apstrādātām) lidmašīnas virsmām.
66. "Nelabvēlīgs apvidus" ir
- a) apvidus, kur:
    - i) nepiemērotas virsmas dēļ nav iespējams veikt piespiedu nosēšanos;
    - ii) helikopterā esošajām personām nav iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu radītu iedarbību;
    - iii) meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas nav savienojamas ar paredzamo risku; vai
    - iv) cilvēkiem vai īpašumam uz zemes tiek radīts nevēlams risks;
  - b) jebkurā gadījumā šāds apvidus:
    - i) darbībām uz ūdens atklātā jūrā – 45° ziemeļu platuma un 45° dienvidu garuma zonā, ko noteikusi attiecīgās valsts iestāde;
    - ii) blīvi apdzīvotas teritorijas daļās, kur nav iespējama atbilstīgi droša piespiedu nosēšanās.
67. "Nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkts (LDP)" ir nosēšanās raksturojumu noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā ir notikusi dzinēja atteice, iespējams droši turpināt nosēšanos vai sākt pārtraukto nosēšanos.
68. "Pieejamā nosēšanās distance (LDA)" ir skrejceļa garums, ko par pieejamu deklarējusi lidostas valsts un kas ir derīgs lidmašīnas noskrējienam pēc nosēšanās.
69. "Sauszemes lidmašīna" ir gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz zemes, arī amfībijas, ko izmanto kā sauszemes lidmašīnas.
70. "Helikoptera vietējā ekspluatācija" ir komerciāli gaisa pārvadājumi, ko dienas laikā veic ar helikopteru, kura maksimālā sertificētā pacelšanās masa (MCTOM) ir lielāka par 3 175 kg un maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (MOPSC) nav lielāka par deviņām vietām, maršrutos, kuros navigācija notiek, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, un ko veic lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ģeogrāfiskā teritorijā.
71. "Sliktas redzamības procedūras (LVP)" ir procedūras, ko piemēro lidlaukā, lai sliktas redzamības apstākļos garantētu drošu ekspluatāciju I un II kategorijas parametriem neatbilstīgas, kā arī II un III kategorijas pieejas laikā, kā arī pacelšanās laikā sliktas redzamības apstākļos.
72. "Pacelšanās sliktas redzamības apstākļos (LVTO)" ir pacelšanās, ja RVR ir mazāka par 400 m, bet nav mazāka par 75 m.
73. "I kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (LTS CAT I)" – I kategorijas instrumentāla pieeja un nosēšanās, kad DH atbilst I kategorijai, bet RVR ir mazāka nekā parasti šajā DH, taču ne mazāka par 400 m.
74. "Maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (MOPSC)" ir viena gaisa kuģa pasažieru vietu maksimālais skaits (neskaitot apkalpes locekļu vietas), kas noteikts ekspluatācijas nolūkos un kas precizēts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Ņemot par pamatu maksimālo pasažieru vietu konfigurāciju, kas noteikta tipa sertifikāta (TC), papildu tipa sertifikāta (STC) izsniegšanas procesā vai tad, ja TC vai STC pielāgo atbilstīgi konkrētam gaisa kuģim, kā arī ņemot vērā ekspluatācijas ierobežojumus, MOPSC var būt vienāds vai mazāks vietu skaits.

75. "Mediķis" ir medicīnas darbinieks, ko *HEMS* lidojuma laikā pārvadā helikopterā, tostarp – bet ne tikai – ārsti, medmāsas un neatliekamās medicīniskās palīdzības darbinieki.
76. "Nakts" ir laika periods no civilās vakara krēslas beigām līdz civilās rītausmas sākumam vai cits tāds laika periods starp saulrietu un saullēktu, kuru var noteikt attiecīgā pilnvarotā iestāde.
77. "Nakts redzamības brilles (NVG)" ir uz galvas uzliekama binokulāra, gaismu pastiprinoša ierīce, kas naktī uzlabo spēju orientēties pēc redzamās virsmas.
78. "Nakts redzamības attēlveides sistēma (NVIS)" ir sistēma, kurā apvienoti visi elementi, kas nodrošina veiksmīgu un drošu NVG lietošanu helikoptera vadīšanas laikā. Sistēmā ir vismaz: NVG, NVIS apgaismojums, helikoptera ierīces, apmācības un nepārtraukta lidojumperīguma uzturēšana.
79. "Labvēlīgs apvidus" ir apvidus, kur:
- iespējams veikt piespiedu nosēšanos;
  - helikoptera pasažieriem iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu iedarbību; un
  - meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas ir savienojamas ar paredzamo risku.
- Par labvēlīgām jebkurā gadījumā atzīst blīvi apdzīvotas teritorijas daļas, kur iespējama atbilstīgi droša piespiedu nosēšanās.
80. "Neprecīzas pieejas procedūra (NPA)" ir instrumentālās pieejas procedūra, kur, vienmērīgi samazinot augstumu pieejas beigu posmā (CDFA), minimālais nolaišanās augstums (MDH) vai *DH* nav zemāks par 250 pēdām un *RVR/CMV* nav mazāks par 750 m lidmašīnām un 600 m helikopteriem.
81. "NVIS apkalpes loceklis" ir NVIS lidojumam norīkots tehniskās apkalpes loceklis.
82. "NVIS lidojums" ir lidojums, ko nakts vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC), lidojumu apkalpei izmantojot NVG, veic ar helikopteru, kuru ekspluatē atbilstīgi NVIS apstiprinājuma nosacījumiem.
83. "Darbības atklātā jūrā" ir darbības, kuru būtiska daļa parasti saistīta ar lidojumiem virs jūras teritorijām uz vai no vietām atklātā jūrā.
84. "Ekspluatācijas vieta" ir vieta, kas nav lidlauks un ko ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis, vai komandieris izvēlēties, lai veiktu nosēšanos, pacelšanos un/vai ārējas darbības ar kravu.
85. "1. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija" ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj nosēsties pieejamajā pārtrauktās pacelšanās distancē vai – atkarībā no tā, kad notiek atteice, – droši turpināt lidojumu uz piemērotu nosēšanās zonu.
86. "2. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija" ir ekspluatācija, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj droši turpināt lidojumu, izņemot gadījumu, ja atteice notiek pacelšanās posma sākumā vai nosēšanās beigu posmā, jo šajos gadījumos, iespējams, nepieciešama piespiedu nosēšanās.
87. "3. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija" ir ekspluatācija, kad dzinēja atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā helikopteram ar vairākiem dzinējiem varētu būt jāveic piespiedu nosēšanās vai helikopteram ar vienu dzinēju piespiedu nosēšanās jāveic noteikti.
88. "Lidojuma vadība" ir atbildība par lidojuma uzsākšanu, turpināšanu vai beigšanu, kā arī maršruta mainīšanu drošības apsvērumu dēļ.
89. "II kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (OTS CAT II)" ir precīza instrumentālā pieeja un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*, apstākļos, kad nav pieejami daži vai visi II kategorijas parametriem atbilstīgie precīzas tuvošanās ugunu sistēmas elementi un kad
- DH* ir mazāks par 200 pēdām, bet nav mazāks par 100 pēdām; un
  - RVR* nav mazāka par 350 m.

90. "A klases lidmašīnas" ir vairākdzinēju turbopropelleru lidmašīnas, kam MOPSC ir lielāka par deviņām pasažieru vietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5 700 kg, kā arī visas daudzdzinēju turboreaktivās lidmašīnas.
91. "B klases lidmašīnas" ir propellerdzinēju lidmašīnas, kam MOPSC nav lielāka par deviņām pasažieru vietām un maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg.
92. "C klases lidmašīnas" ir virzuļdzinēju lidmašīnas, kam MOPSC ir lielāka par deviņām pasažieru vietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5 700 kg.
93. "Gaisa kuģa kapteinis" ir pilots, kas iecelts, lai atbildētu par gaisa kuģa vadīšanu un lidojuma drošu norisi. Komerciālajos gaisa pārvadājumos gaisa kuģa kapteini sauc par komandieri.
94. "Galvenā uzņēmējdarbības vieta" ir organizācijas galvenais birojs vai reģistrēts birojs, kur tiek veiktas galvenās finanšu funkcijas un šajā regulā minēto darbību operatīvā kontrole.
95. "Prioritāro perona pārbaužu noteikšana" ir prioritāra rakstura piešķiršana konkrētai perona pārbaužu kopējā skaita daļai, ko ik gadus veic kompetentā iestāde vai kas tiek veiktas tās vārdā saskaņā ar ARO daļas noteikumiem.
96. "Sabiedrības interešu teritorija (PIS)" ir teritorija, ko izmanto tikai darbībām sabiedrības interesēs.
97. "Perona pārbaude" ir gaisa kuģa, lidojuma apkalpes un salona apkalpes kvalifikāciju un lidojuma dokumentācijas kontrole, lai pārliecinātos par atbilstību piemērojamajām prasībām.
98. "Defektu novēršanas starplaiks" ir ekspluatācijas laika ierobežojums kādas iekārtas atteices gadījumā.
99. "Pieejamā pārtrauktas pacelšanās distance (RTODAH)" ir pieejas pēdējā posma un pacelšanās zonas garums, kura deklarēta kā pieejama un ir derīga 1. klases parametru helikopteriem pārtrauktas pacelšanās pabeigšanai.
100. "Nepieciešamā pārtrauktās pacelšanās distance (RTODRH)" ir horizontālais attālums, kāds nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā helikopters pilnībā apstājas pēc dzinēja atteices un pacelšanās pārtraukšanas lēmuma pieņemšanas punktā.
101. "Redzamība uz skrejceļa (RVR)" ir attālums, kura robežās uz skrejceļa ass esoša gaisa kuģa pilots var redzēt skrejceļa marķējumu vai skrejceļu ierobežojošās ugunis, vai skrejceļa ass līnijas ugunis.
102. "Droša piespiedu nosēšanās" ir nenovēršama nosēšanās uz zemes vai ūdens, kuras veikšanas laikā var pietiekami pamatotī paredzēt, ka gaisa kuģī vai uz attiecīgās virsmas esošajām personām netiks nodarīti miesas bojājumi.
103. "Hidroplāns" ir gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz ūdens virsmas, arī amfibijas, ko izmanto kā hidroplānus.
104. "Atsevišķi skrejceļi" ir skrejceļi, kas ir vienā lidlaukā un ir atsevišķas nolaišanās virsmas. Ja kāds no skrejceļiem ir bloķēts, šos skrejceļus var izmantot papildus vai šķērsot, netraucējot citu skrejceļu plānoto ekspluatāciju. Katram skrejceļam jābūt atsevišķai pieejas procedūrai ar atsevišķiem navigācijas līdzekļiem.
105. "Speciāls VFR lidojums" ir VFR lidojums, kuru gaisa satiksmes vadība atļāvisi veikt vadības zonā, ja meteoroloģiskie apstākļi ir sliktāki nekā vizuāli meteoroloģiskie apstākļi (VMC).
106. "Stabila pieeja (SAP)" ir konfigurācijas, enerģijas un lidojuma trajektorijas ziņā kontrolēta un atbilstīga pieeja no iepriekš noteikta punkta vai absolūtā/relatīvā augstuma līdz punktam 50 pēdu augstumā virs skrejceļa sliekšņa vai līdz punktam, kur sāks izlīdzināšanas manevrs, ja šis punkts bijis augstāks.
107. "Pacelšanās rezerves lidlauks" ir rezerves lidlauks, kur gaisa kuģis vajadzības gadījumā var nosēsties īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku.
108. "Lēmuma pieņemšanas punkts paceļoties (TDP)" ir pacelšanās raksturojumu noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā notiek dzinēja atteice, pacelšanos var pārtraukt vai droši turpināt.
109. "Pieejamā pacelšanās distance (TODA)" lidmašīnām ir pieejamās ieskrējiena distances garums plus šķērsbrīvās joslas (ja tāda ir) garums.

110. "Pieejamā pacelšanās distance (TODAH)" helikopteriem ir pieejas beigu posma un pacelšanās zonas garums plus pieejamās helikopteru šķēršļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums, kas deklarēta kā pieejama un ir piemērota helikopteriem pacelšanās pabeigšanai.
111. "Nepieciešamā pacelšanās distance (TODRH)" helikopteriem ir horizontālais attālums, kas nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā pēc kritiskā dzinēja atteices TDP punktā, bet pārējiem dzinējiem darbojoties, nepārsniedzot apstiprinātos ekspluatācijas ierobežojumus, tiek sasniegts drošs pacelšanās ātrums ( $V_{TOS}$ ), izraudzīts augstums un pozitīvs augstuma uzņemšanas gradients.
112. "Pacelšanās trajektorija" – viena kritiskā dzinēja atteices gadījumā – ir vertikālā un horizontālā trajektorija no konkrēta punkta pacelšanās posmā līdz 1 500 pēdu augstumam virs zemes lidmašīnām un līdz 1 000 pēdu augstumam virs zemes helikopteriem.
113. "Pacelšanās masa" ir masa ar kravu un pasažieriem helikopteriem pacelšanās sākumā, bet lidmašīnām pacelšanās ieskrējiena brīdī.
114. "Pieejamā ieskrējiena distance (TORA)" ir skrejceļa garums, ko lidostas valsts ir deklarējusi par pieejamu un kas ir derīgs ieskrējenam lidmašīnai, kas veic pacelšanos.
115. "Tehniskās apkalpes loceklis" ir HEMS, HHO vai NVIS komerciālajos gaisa pārvadājumos iesaistīti apkalpes locekļi, kas nav lidojuma apkalpes vai salona apkalpes locekļi un kam ekspluatants uzticējis gaisa kuģi vai uz zemes palīdzēt pilotam pildīt HEMS, HHO vai NVIS darbības, kurās būtu jāizmanto īpašas gaisa kuģa iekārtas.
116. "Tehniskās instrukcijas (TI)" ir jaunākais spēkā esošais izdevums tehniskajām instrukcijām bīstamo izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu (*Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*), tostarp Papildinājums un jebkurš Pielikums, kuru apstiprinājusi un publicējusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija.
117. "Derīgā krava" ir pasažieru, bagāžas, kravas un apkalpojošā personāla aprīkojuma, kā arī balasta kopējais svars.
118. "Patstāvīgs NVIS lidojums" – NVIS lidojumu gadījumā – ir daļa VFR lidojuma, ko veic naktī, apkalpes loceklim neizmantojot NVG.
119. "Uzņēmums" ir fiziska vai juridiska persona, peļņas vai bezpeļņas organizācija vai jebkura oficiāla struktūra, kam ir vai nav savs personāls.
120. " $V_1$ " ir maksimālais ātrums pacelšanās posmā, pie kura pilotam jāpieņem pirmais lēmums, lai apturētu lidmašīnu pieejamās pārtrauktās pacelšanās distancē robežās.  $V_1$  ir arī minimālais ātrums pacelšanās posmā pēc kritiskā dzinēja atteices pie  $V_{EF}$ , kad pilots var turpināt pacelšanos un sasniegt vajadzīgo augstumu virs pacelšanās virsmas pacelšanās distancē robežās.
121. " $V_{EF}$ " ir ātrums, pie kura tiek pieņemts, ka pacelšanās laikā notikusi kritiskā dzinēja atteice.
122. "Vizuāla pieeja" ir pieeja, kad daļēji vai pilnībā neizpilda instrumentālas pieejas procedūru un pieeju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar apvidus reljefa orientieriem.
123. "Līgums par nomāšanu ar apkalpi" ir līgums starp gaisa pārvadātājiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi iznomātāja gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) noteikumiem.
124. "Slapjš skrejceļš" ir skrejceļš, kura virsma mazākā mērā nekā termina "kontaminēts skrejceļš" definīcijā ir klāta ar ūdeni vai līdzvērtīgu vielu, vai skrejceļš, uz kura ir pietiekami daudz mitruma, lai tas izraisītu atspīdumu, tomēr bez lieliem stāvoša ūdens laukumiem.

## II PIELIKUMS

## IESTĀŽU PRASĪBAS GAISA KUĢU EKSPLOATĀCIJAI

## [PART-ARO]

**ARO.GEN.005 Darbības joma**

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

## GEN APAKŠDAĻA

## VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

## I SADAĻA

**Vispārīga informācija****ARO.GEN.115 Uzraudzības dokumentācija**

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

**ARO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai**

- a) Aģentūra izstrādā attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (AMC), ko var izmantot, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām. Nodrošinot atbilstību AMC, tiek panākta atbilstība attiecīgajām īstenošanas noteikumu prasībām.
- b) Atbilstību īstenošanas noteikumiem var nodrošināt arī ar alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai.
- c) Kompetentā iestāde izveido sistēmu, ar kuru var konsekventi izvērtēt, vai visi alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai, ko izmanto pati kompetentā iestāde un tās uzraudzītās organizācijas un personas, ļauj nodrošināt atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām.
- d) Lai izvērtētu visus alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, ko organizācijas ierosinājušas saskaņā ar ORO.GEN.120. punkta b) apakšpunktu, kompetentā iestāde analizē nodrošināto dokumentāciju un nepieciešamības gadījumā veic organizācijas pārbaudi.

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

- 1) informē pieteikuma iesniedzēju par to, ka var īstenot alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, un vajadzības gadījumā attiecīgi groza kvalifikācijas atzīmi vai sertifikātu; un
  - 2) informē Aģentūru par to saturu, tostarp iesniedz attiecīgo dokumentu kopijas;
  - 3) informē pārējās dalībvalstis par pieņemtajiem alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai.
- e) Kad kompetentā iestāde izmanto alternatīvos līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas prasībām, tā:
- 1) nodrošina, lai šie līdzekļi būtu pieejami visām tās uzraudzītajām organizācijām un personām; un
  - 2) bez nepamatotas kavēšanās informē Aģentūru.

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

**ARO.GEN.125 Informācija Aģentūrai**

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

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

#### **ARO.GEN.135 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām**

- a) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2003/42/EK <sup>(1)</sup> noteikumus, kompetentā iestāde ievieš sistēmu pienācīgai drošības informācijas vākšanai, analizēšanai un izplatīšanai.
- b) Aģentūra īsteno sistēmu pienācīgai visas saņemtās attiecīgās drošības informācijas analizēšanai un bez nepamatotas kavēšanās nodod dalībvalstīm un Komisijai visu nepieciešamo informāciju, tostarp ieteikumus vai informāciju par veicamajām koriģējošām darbībām, lai savlaicīgi reaģētu uz drošības problēmu, kas saistīta ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu darbības jomā ietilpstošajiem izstrādājumiem, daļām, ierīcēm, personām vai organizācijām.
- c) Saņemot a) un b) punktā norādīto informāciju, kompetentā iestāde veic attiecīgus pasākumus drošības problēmas risināšanai.
- d) Par c) punktā minētajiem pasākumiem nekavējoties jāinformē visas personas vai organizācijas, kam šie pasākumi jāveic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām. Kompetentā iestāde par šiem pasākumiem informē arī Aģentūru un gadījumā, ja nepieciešama kopīga rīcība, – arī citas iesaistītās dalībvalstis.

## **II SADAĻA**

### **Pārvaldība**

#### **ARO.GEN.200 Pārvaldības sistēma**

- a) Kompetentā iestāde izveido un uztur pārvaldības sistēmu ar vismaz šādiem elementiem:
- 1) tās organizāciju raksturojošas dokumentētas politikas nostādnes un procedūras, kā arī līdzekļi un metodes, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem. Procedūras ir regulāri jāatjaunina, un tās kalpo par kompetentās iestādes darba pamatdokumentiem attiecīgo uzdevumu veikšanai;
  - 2) pietiekams darbinieku skaits kompetentās iestādes funkciju veikšanai un pienākumu izpildei. Šiem darbiniekiem jābūt atbilstīgai kvalifikācijai, lai veiktu viņiem uzticētos uzdevumus, un nepieciešamajām zināšanām, pieredzei, sākotnējai un periodiskai apmācībai, lai nodrošinātu pastāvīgu kompetenci. Jābūt sistēmai, ar kuru plānot darbinieku pieejamību, lai nodrošinātu visu uzdevumu pienācīgu izpildi;
  - 3) piemērotas iekārtas un biroju telpas uzticēto uzdevumu izpildei;
  - 4) funkcija, ar ko uzrauga pārvaldības sistēmas atbilstību attiecīgajām prasībām un procedūru piemērotību, tostarp iekšējā revīzijas un drošības riska pārvaldības procesa izveide. Atbilstības uzraudzība iekļauj atgriezeniskās saites sistēmu revīzijā gūto atzinumu nosūtīšanai kompetentās iestādes galvenajai vadībai, lai vajadzības gadījumā veiktu koriģējošas darbības; un
  - 5) persona vai personu grupa, kas attiecībā uz atbilstības uzraudzības funkciju ir tieši pakļauta kompetentās iestādes galvenajai vadībai.
- b) Kompetentā iestāde katrai darbības jomai, tostarp pārvaldības sistēmai, ieceļ vismaz vienu personu, kas ir pilnībā atbildīga par attiecīgo uzdevumu pārvaldību.
- c) Kompetentā iestāde izveido procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm un sniegtu tām palīdzību, tostarp saistībā ar visiem atzinumiem un papildu darbībām, kas veiktas to personu un organizāciju uzraudzības rezultātā, kuras darbojas vienas dalībvalsts teritorijā, bet kuras ir sertificējusi citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūra.
- d) Standartizācijas nolūkos Aģentūrai tiek nodrošinātas ar pārvaldības sistēmu saistīto procedūru un to grozījumu kopijas.

<sup>(1)</sup> OV L 167, 4.7.2003., 23. lpp.



**ARO.GEN.205 Uzdevumu sadale kvalificētajām vienībām**

- a) Uzdevumus saistībā ar personu vai organizāciju sākotnējo sertificēšanu vai pastāvīgo uzraudzību, piemērojot Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus, dalībvalstis uztic tikai kvalificētām vienībām. Uzdevumu sadalē kompetentā iestāde nodrošina, lai tai būtu:
- 1) sistēma, ar kuru veikt sākotnējo un periodisko novērtējumu tam, vai kvalificētā vienība atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumam.  
  
Šī sistēma un novērtējumu rezultāti ir jādokumentē;
  - 2) ar kvalificēto vienību panākta dokumentēta vienošanās, kas abpusēji apstiprināta attiecīgajā vadības līmenī un kur skaidri noteikti:
    - i) veicamie uzdevumi;
    - ii) sniedzamās deklarācijas, ziņojumi un dokumenti;
    - iii) tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda šādu uzdevumu veikšanā;
    - iv) attiecīgais atbildības nodrošinājums; un
    - v) šādu uzdevumu izpildes laikā iegūtās informācijas aizsardzība.
- b) Kompetentā iestāde nodrošina, ka ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 4. daļā pieprasītais iekšējās revīzijas process un drošības riska pārvaldības process aptver visus kompetentās iestādes vārdā veiktos sertificēšanas vai pastāvīgas uzraudzības uzdevumus.

**ARO.GEN.210 Izmaiņas pārvaldības sistēmā**

- a) Kompetentajā iestādē ir jābūt sistēmai, lai noteiktu izmaiņas, kuras ietekmē tās spēju veikt uzdevumus un pildīt pienākumus, kas noteikti Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos. Šī sistēma nodrošina, ka kompetentā iestāde var veikt nepieciešamās darbības, lai uzturētu pārvaldības sistēmas piemērotību un efektivitāti.
- b) Kompetentā iestāde atjaunina pārvaldības sistēmu, laikus atspoguļojot jebkādas Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos veiktās izmaiņas, lai nodrošinātu to efektīvu īstenošanu.
- c) Kompetentā iestāde informē Aģentūru par izmaiņām, kas ietekmē kompetentās iestādes spēju veikt uzdevumus un pildīt pienākumus, kuri noteikti Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos.

**ARO.GEN.220 Uzskaitē**

- a) Kompetentā iestāde izveido uzskaites sistēmu, kas nodrošina pietiekami labu uzglabāšanu, piekļuvi un uzticamu izsekojamību attiecībā uz šādiem dokumentiem:
- 1) pārvaldības sistēmas dokumentētās politikas nostādnes un procedūras;
  - 2) personāla apmācība, kvalifikācija un apstiprināšana;
  - 3) uzdevumu sadale, iekļaujot gan ARO.GEN.205. punktā pieprasītos elementus, gan informāciju par uzticētajiem uzdevumiem;
  - 4) sertifikācijas procesi un sertificēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība;
  - 5) pilnīga informācija par sertificētu organizāciju rīkotajām mācību programmām un attiecīgā gadījumā šādās mācībās izmantoto *FSTD* saraksts;
  - 6) to personu un organizāciju uzraudzība, kas veic darbības vienas dalībvalsts teritorijā, bet ko pārrauga vai ir sertificējusi citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūra saskaņā ar šo iestāžu vienošanos;
  - 7) organizāciju ierosināto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējums un to paziņošana Aģentūrai, kā arī kompetentās iestādes izmantoto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējums;
  - 8) atzinumi, koriģējošās darbības un pasākumu pabeigšanas datums;

- 9) veiktie izpildes nodrošināšanas pasākumi;
  - 10) drošības informācija un papildu pasākumi; un
  - 11) elastīguma noteikumu izmantošana saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. pantu.
- b) Kompetentā iestāde uztur visu organizāciju sertifikātu sarakstu, kurus tā izdevusi.
- c) Visi dokumenti jāuzglabā vismaz šajā regulā noteikto laika periodu. Ja šāds periods nav noteikts, dokumenti jāuzglabā vismaz 5 gadus, attiecīgi piemērojot noteikumus par datu aizsardzību.

### III SADAĻA

#### *Uzraudzība, sertifikācija un izpildes nodrošināšana*

##### **ARO.GEN.300 Uzraudzība**

- a) Kompetentajai iestādei jāpārbauda:
- 1) organizāciju atbilstība prasībām, kas jāizpilda attiecīgi pirms organizācijas sertifikāta vai apstiprinājuma izdošanas;
  - 2) tās sertificēto organizāciju pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām;
  - 3) kompetentās iestādes uzticēto attiecīgo drošības pasākumu izpilde, kā noteikts ARO.GEN.135. punkta c) un d) apakšpunktā.
- b) Šīs pārbaudes:
- 1) ir jāpamato ar dokumentiem, kas īpaši paredzēti, lai par drošības uzraudzību atbildīgajiem darbiniekiem sniegtu norādes par to funkciju veikšanu;
  - 2) attiecīgajām personām un organizācijām nodrošina drošības uzraudzības rezultātus;
  - 3) ir jāpamato ar revīzijām un inspekcijām, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm; un
  - 4) sniedz kompetentajai iestādei nepieciešamos pierādījumus, ja jāveic turpmākas darbības, tostarp ARO.GEN.350. un ARO.GEN.355. punktā paredzētie pasākumi.
- c) Iepriekš a) un b) punktā minētajā uzraudzības tvērumā ņem vērā līdzšinējās uzraudzības rezultātus un drošības prioritātes.
- d) Neskarot ARO.RAMP apakšdaļā noteikto dalībvalstu kompetenci un to pienākumus, to uzraudzības darbību tvērumu, kuras vienas dalībvalsts teritorijā veic citā dalībvalstī dibinātas organizācijas vai dzīvojošas personas, nosaka atbilstīgi drošības prioritātēm, kā arī līdzšinējām uzraudzības darbībām.
- e) Ja personas vai organizācijas veiktās darbības ir saistītas ar vairākām dalībvalstīm vai Aģentūru, kompetentā iestāde, kas saskaņā ar a) punktu atbild par uzraudzību, var vienoties, ka uzraudzības uzdevumus veic Aģentūra vai tās(to) dalībvalsts(-u) kompetentā(-ās) iestāde(-es), kur notiek darbības. Visām personām vai organizācijām, uz kurām attiecas šī vienošanās, jāsaņem informācija par šādas vienošanās esamību un tās darbības tvērumu.
- f) Kompetentā iestāde savāc un apstrādā visu informāciju, kas uzskatāma par noderīgu uzraudzībai, tostarp gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm.

##### **ARO.GEN.305 Uzraudzības programma**

- a) Kompetentā iestāde izveido un uztur uzraudzības programmu ar ARO.GEN.300. punktā un ARO.RAMP apakšdaļā paredzētajām uzraudzības darbībām.
- b) Kompetentās iestādes sertificēto organizāciju uzraudzības programma jāizstrādā, ņemot vērā organizācijas īpatnības, tās darbību sarežģītību un iepriekšējo sertifikācijas un/vai uzraudzības darbību rezultātus, kā noteikts ARO.GEN un ARO.RAMP apakšdaļā, un jāpamato ar saistīto risku novērtējumu. Katrā uzraudzības plānošanas ciklā jābūt:
- 1) revīzijām un pārbaudēm, tostarp pēc vajadzības gaisa kuģa perona pārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm; un

- 2) atbildīgā vadītāja un kompetentās iestādes savstarpējām sanāksmēm, kad abas puses tiek informētas par būtiskiem jautājumiem.
- c) Kompetentās iestādes sertificētajām organizācijām piemēro uzraudzības plānošanas ciklu, kas nav ilgāks par 24 mēnešiem.

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

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

- 1) organizācija ir lietpratīgi noteikusi visus aviācijas drošību apdraudošos faktorus un veikusi ar tiem saistīto risku pārvaldību;
- 2) atbilstīgi ORO.GEN.130. punktam organizācija ir pastāvīgi pierādījusi, ka tā pilnībā kontrolē visas izmaiņas;
- 3) nav noformētas 1. līmeņa neatbilstības; un
- 4) visas koriģējošās darbības ir izpildītas pieņemtajā laika periodā vai kompetentās iestādes paildinātā laika periodā, kā noteikts ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunkta 2. punktā.

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

- d) Kompetentās iestādes izdotas apliecības, sertifikāta, kvalifikācijas atzīmes vai atestātu turētājiem piemērojamā uzraudzības programmā ir attiecīgas pārbaudes, tostarp vajadzības gadījumā nepaziņotas pārbaudes.
- e) Uzraudzības programmā jābūt informācijai par datumiem, kad būtu jāveic revīzija un pārbaudes un jāriko sanāksmes, un šīs revīzijas, pārbaūžu un sanāksmju faktiskās norises datumiem.

#### **ARO.GEN.310 Sākotnējās sertificēšanas procedūra – organizācijas**

- a) Saņemot pieteikumu organizācijas sertifikāta sākotnējai izsniegšanai, kompetentā iestāde pārbauda organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām. Veicot šo pārbaudi, var ņemt vērā ORO.AOC.100. punkta b) apakšpunktā minēto ziņojumu.
- b) Ja organizācija atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde izdod sertifikātu(-us), kā noteikts I–II papildinājumā. Sertifikātu(-us) izdod uz neierobežotu laiku. Organizācijai piemērojamās tiesības un darbības joma ir noteikta sertifikātam(-iem) pievienotajos apstiprinājuma noteikumos.
- c) Lai organizācija varētu veikt izmaiņas, iepriekš nesaņemot kompetentās iestādes apstiprinājumu saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, kompetentā iestāde apstiprina organizācijas iesniegto procedūru, kurā noteikts šo izmaiņu tvērums un aprakstīta izmaiņu īstenošanas un paziņošanas kārtība.

#### **ARO.GEN.330 Izmaiņas – organizācijas**

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

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

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

- b) Neskarot papildu izpildes nodrošināšanas pasākumus, gadījumos, kad organizācija ievieš iepriekš apstiprināmas izmaiņas un tam nav saņemta kompetentās iestādes atļauja, kā noteikts a) punktā, kompetentā iestāde aptur, ierobežo vai anulē organizācijas sertifikātu.
- c) Attiecībā uz izmaiņām, kas nav iepriekš jāapstiprina, kompetentā iestāde izvērtē informāciju, ko organizācija sniegusi paziņojumā saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, lai novērtētu organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām. Ja konstatēta neatbilstība prasībām, kompetentā iestāde:

- 1) informē organizāciju par neatbilstību un prasa veikt izmaiņas;

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

#### **ARO.GEN.350 Atzinumi un koriģējošās darbības – organizācijas**

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

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

1. līmeņa neatbilstības ir šādas:

1) situācija, kad parastajā darb laikā un pēc diviem rakstveida pieprasījumiem kompetentajai iestādei netiek nodrošināta piekļuve organizācijas telpām, kā noteikts ORO.GEN.140. punktā;

2) organizācijas sertifikāta iegūšana vai tā uzturēšana spēkā, viltojot iesniegtos dokumentāros pierādījumus;

3) pierādījumi par organizācijas sertifikāta nelikumīgu vai krāpniecisku izmantošanu; un

4) atbildīgā vadītāja neesamība.

c) Kompetentā iestāde noformē 2. līmeņa neatbilstības, ja ir konstatēts, ka neatbilstība Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai apstiprinājuma vai sertifikācijas noteikumiem varētu pazemināt drošības līmeni vai apdraudēt lidojumu drošību.

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

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

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

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

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

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

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

e) Neskarot papildu izpildes pasākumus, kad dalībvalsts pārvaldes iestāde, rīkojoties saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunktu, konstatē, ka citas dalībvalsts kompetentās iestādes vai Aģentūras sertificēta organizācija neatbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamām prasībām, pārvaldes iestāde informē šo kompetento iestādi un norāda neatbilstības līmeni.

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

- a) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, saskaņā ar ARA.GEN.300. punkta a) apakšpunktu par uzraudzību atbildīgā kompetentā iestāde ir guvusi pierādījumus, ka persona, kurai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem ir izsniegta apliecība, sertifikāts, kvalifikācijas atzīme vai atestāts, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde rīkojas saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 290/2012 <sup>(1)</sup> VI pielikuma (ARA daļas) ARA.GEN.355. punkta a)–d) apakšpunktu.
- b) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, tiek gūti pierādījumi tam, ka persona, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasības un kurai nav saskaņā ar regulu un tās īstenošanas noteikumiem izdotas apliecības, sertifikāta, kvalifikācijas atzīmes vai atestāta, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde, kas konstatējusi neatbilstību, veic jebkādus nepieciešamos izpildes nodrošināšanas pasākumus, lai izbeigtu šo neatbilstību.

## OPS APAKŠDAĻA

## GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJA

## I SADAĻA

**Komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantu sertifikācija****ARO.OPS.100 Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana**

- a) Kad kompetentā iestāde ir pārliecinājusies par ekspluatanta atbilstību ORO.AOC.100. punktā noteiktajām prasībām, tā izdod gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (AOC).
- b) Šajā apliecībā iekļauj saistītās ekspluatācijas specifikācijas.

**ARO.OPS.105 Vienošanās par kodu koplietošanu**

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

- 1) pēc ekspluatanta veiktās pārbaudes saskaņā ar ORO.AOC.115. punktu pārliecinās par to, ka trešās valsts ekspluatants atbilst piemērojamajiem ICAO standartiem;
- 2) vajadzības gadījumā sadarbojas ar trešās valsts ekspluatanta attiecīgās valsts kompetento iestādi.

**ARO.OPS.110 Nomas līgumi**

- a) Kompetentā iestāde apstiprina nomas līgumu, ja ir pierādīts, ka saskaņā ar III pielikuma (ORO daļas) nosacījumiem sertificētais ekspluatants nodrošina atbilstību:
- 1) ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunktam, ja nomā trešās valsts gaisa kuģi bez apkalpes;
  - 2) ORO.AOC.110. punkta c) apakšpunktam, ja nomā gaisa kuģi ar apkalpi no trešās valsts ekspluatanta;
  - 3) ORO.AOC.110. punkta e) apakšpunktu, ja iznomā gaisa kuģi bez apkalpes jebkuram ekspluatantam;
  - 4) attiecīgajām pastāvīgā lidojumperīguma un ekspluatācijas prasībām, ja nomā ES reģistrētu gaisa kuģi bez apkalpes un nomā gaisa kuģi ar apkalpi no ES ekspluatanta.
- b) Līguma par nomāšanu ar apkalpi apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja:
- 1) iznomātāja vai nomnieka AOC ir apturēta vai atcelta;
  - 2) iznomātājam ir noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 2111/2005 <sup>(2)</sup>.
- c) Līguma par nomāšanu bez apkalpes apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja aptur vai atsauc gaisa kuģa lidojumperīguma sertifikātu.

<sup>(1)</sup> OV L 100, 5.4.2012., 1. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

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

- 1) pienācīga sadarbība ar kompetento iestādi, kas atbild par gaisa kuģa pastāvīgu uzraudzību atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 2042/2003 <sup>(1)</sup>, vai iestādi, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju, ja tās ir dažādas iestādes;
- 2) gaisa kuģa savlaicīga svītrosana no ekspluatanta AOC.

## II SADAĻA

### Apstiprinājumi

#### ARO.OPS.200 Speciāla apstiprinājuma procedūra

- a) Saņemot pieteikumu par speciāla apstiprinājuma izsniegšanu vai izmaiņām šādā apstiprinājumā, kompetentā iestāde pārbauda pieteikumu saskaņā ar attiecīgajām V pielikumā (*SPA daļā*) noteiktajām prasībām un vajadzības gadījumā veic attiecīgu ekspluatanta pārbaudi.
- b) Ja kompetentā iestāde pārliecinās, ka ekspluatants ir apliecinājis atbilstību piemērojamajām prasībām, tā izdod apstiprinājumu vai to groza. Apstiprinājumu precizē ekspluatācijas specifikācijās, kā noteikts II papildinājumā.

#### ARO.OPS.205 Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana

- a) Saņemot ekspluatanta pieteikumu par obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) vai tā grozījumu sākotnēju apstiprināšanu, kompetentā iestāde pirms apstiprinājuma izdošanas pārbauda katras attiecīgās pozīcijas atbilstību piemērojamajām prasībām.
- b) Kompetentā iestāde apstiprina ekspluatanta ierosināto defektu novēršanas B, C un D intervāla pagarināšanas procedūru, ja ekspluatants pierādījis atbilstību ORO.MLR.105. punkta f) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem un to pārbaudījusi kompetentā iestāde.
- c) Kompetentā iestāde, izskatot katru gadījumu atsevišķi, apstiprina gaisa kuģa ekspluatāciju ārpus *MEL* noteiktajiem ierobežojumiem, taču, ievērojot obligāto iekārtu pamatsarakstā (*MMEL*) noteiktos ierobežojumus, ja ekspluatants pierādījis atbilstību ORO.MLR.105. punktā minētajiem nosacījumiem un to pārbaudījusi kompetentā iestāde.

#### ARO.OPS.210 Vietējās teritorijas noteikšana

Kompetentā iestāde var noteikt vietējo teritoriju lidojuma apkalpes sagatavošanai un pārbaudes prasību izpildei.

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

- a) Dalībvalsts nosaka tos apgabalus, kur var ekspluatēt helikopteru arī tad, ja tas nespēj veikt drošu piespiedu nolaišanos, kā aprakstīts CAT.POL.H.420. punktā
- b) Pirms CAT.POL.H.420. punktā minētā apstiprinājuma izdošanas kompetentā iestāde ir iepazinusies ar pamatojumu, kuru ekspluatants sniedz kā iemeslu, kura dēļ nav iespējams izmantot attiecīgos veikspējas kritērijus.

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

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

#### ARO.OPS.225 Izolēta lidlauka ekspluatācijas apstiprinājums

CAT.OP.MPA.106. punktā minētajā apstiprinājumā ietilpst ekspluatanta precizēto lidlauku saraksts, uz ko šis apstiprinājums attiecas.

## RAMP APAKŠDAĻA

### CITAS VALSTS REGULATĪVĀ UZRAUDZĪBĀ ESOŠU EKSPLUATANTU GAISA KUĢU PERONA PĀRBAUDES

#### ARO.RAMP.005 Darbības joma

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

<sup>(1)</sup> OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

**ARO.RAMP.100 Vispārējās prasības**

- a) Pārbauda gaisa kuģu un to apkalpju atbilstību piemērojamajām prasībām.
- b) Kompetentā iestāde papildus perona pārbaudēm, kuras tā iekļāvusi atbilstīgi ARO.GEN.305. punktam izstrādātajā uzraudzības programmā, veic perona pārbaudes tiem gaisa kuģiem, par kuriem ir aizdomas, ka tie, iespējams, neatbilst piemērojamajām prasībām.
- c) Kompetentā iestāde, izstrādājot uzraudzības programmu saskaņā ar ARO.GEN.305. punktu, sagatavo ikgadējo programmu gaisa kuģu perona pārbaūžu veikšanai. Šī programma:
- 1) ir balstīta uz aprēķinu metodēm, kurās ņemta vērā vēsturiskā informācija par ekspluatantu skaitu un veidu, kā arī šo ekspluatantu veikto nosēšanos skaitu kompetentās iestādes pārraudzībā esošajās lidostās, kā arī drošības riskiem; un
  - 2) ļauj kompetentajai iestādei noteikt prioritāti gaisa kuģu pārbaudēm, pamatojoties uz ARO.RAMP.105. punkta a) apakšpunktā minēto sarakstu.
- d) Kad to uzskata par vajadzīgu, Aģentūra, sadarbojoties ar dalībvalstīm, kuru teritorijā pārbaudes notiks, veic gaisa kuģu perona pārbaudes, lai pārbaudītu atbilstību piemērojamajām prasībām un:
- 1) veiktu ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Aģentūrai uzticētos sertificēšanas uzdevumus;
  - 2) veiktu standartizācijas pārbaudes dalībvalstī; vai
  - 3) potenciāli nedrošās situācijās pārbaudītu organizācijas atbilstību piemērojamajām prasībām.

**ARO.RAMP.105 Prioritāšu noteikšanas kritēriji**

- a) Lai, veicot perona pārbaudes, noteiktu prioritātes, Aģentūra kompetentajām iestādēm sniedz to ekspluatantu vai gaisa kuģu sarakstu, kuri identificēti kā tādi, ar kuriem saistās iespējams risks.
- b) Šajā sarakstā iekļauj:
- 1) gaisa kuģu ekspluatantus, kas identificēti, pamatojoties uz rīcībā esošo datu analīzi saskaņā ar ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 4. punktu;
  - 2) ekspluatantus vai gaisa kuģus, par kuriem Aģentūrai ziņojusi Eiropas Komisija un kas identificēti, ņemot vērā:
    - i) Aviācijas drošības komitejas (ASC) atzinumu, kuru tā paudusi saistībā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 īstenošanu un no kura izriet, ka ir nepieciešams padziļināti pārbaudīt faktisko atbilstību attiecīgajiem drošības standartiem, veicot sistemātiskas perona pārbaudes; vai
    - ii) informāciju, ko Eiropas Komisijai sniegušas dalībvalstis saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu;
  - 3) gaisa kuģus, kurus teritorijā, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, ekspluatē ekspluatanti, kas iekļauti B pielikuma ekspluatantu sarakstā, kuriem noteikts darbības aizliegums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005;
  - 4) gaisa kuģus, kurus ekspluatē ekspluatanti, kas sertificēti valstī, kura atbild par 3. punktā minētajā sarakstā iekļautu ekspluatantu regulatīvo uzraudzību;
  - 5) gaisa kuģus, kurus izmanto trešās valsts ekspluatants, kurš pirmo reizi veic lidojumu uz teritoriju, uz kuru attiecas Līguma noteikumi, šādā teritorijā vai no tās, vai kuram saskaņā ar ART.GEN.205. punktu izdotā atļauja ir ierobežota vai atjaunināta pēc apturēšanas vai atsaukšanas.
- c) Prioritāšu sarakstu saskaņā ar Aģentūras noteiktajām procedūrām sagatavo ikreiz pēc tam, kad ir publicēta to ekspluatantu Kopienas saraksta atjaunināta redakcija, kam piemērots darbības aizliegums atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005, bet – jebkurā gadījumā – ne retāk kā ik pēc četriem 4) mēnešiem.

**ARO.RAMP.110 Informācijas vākšana**

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

**ARO.RAMP.115 Perona pārbaūžu veicēju kvalifikācija**

- a) Lai veiktu perona pārbaudes, kompetentās iestādes un Aģentūras rīcībā jābūt kvalificētiem inspektoriem.
- b) Inspektori, kas veic perona pārbaudes, ir:
- 1) ieguvuši vajadzīgo izglītību aeronautikas jomā vai praktisku pieredzi jomā(-ās), uz ko pārbaudes attiecas;
  - 2) sekmīgi pabeiguši:
    - i) atbilstīgu teorētisko un praktisko apmācību vienā vai vairākās jomās, uz kurām pārbaudes attiecas:
      - A) pilotu kabīne;
      - B) salona drošība;
      - C) gaisa kuģa stāvoklis;
      - D) krava;
    - ii) darba vietā rīkotu apmācību, ko veic kompetentās iestādes vai Aģentūras iecelts vecākais inspektors;
  - 3) uztur savas kvalifikācijas derīgumu, periodiski piedaloties apmācībā un katrā 12 mēnešu periodā veicot vismaz 12 pārbaudes.
- c) Apmācību, kas minēta b) apakšpunkta 2. punkta i) apakšpunktā, nodrošina kompetentā iestāde vai saskaņā ar ARO.RAMP.120. punkta a) apakšpunktu apstiprināta mācību organizācija.
- d) Aģentūra izstrādā un uztur mācību programmas un atbalsta apmācības kursu un semināru rīkošanu inspektoriem, lai veicinātu izpratni par šīs apakšdaļas noteikumiem un tās vienotu īstenošanu.
- e) Aģentūra atbalsta un koordinē inspektoru apmaiņas programmu, lai inspektoriem nodrošinātu praktiskas pieredzes apguvi un atbalstītu procedūru saskaņošanu.

**ARO.RAMP.120 Mācību organizāciju apstiprināšana**

- a) Kompetentā iestāde apstiprina mācību organizāciju, kuras galvenā uzņēmējdarbības vieta ir attiecīgās dalībvalsts teritorijā, ja mācību organizācija:
- 1) iecēlusi vadības jomā kompetentu apmācības vadītāju, kas spēj nodrošināt piemērojamām prasībām atbilstīgu apmācību;
  - 2) nodrošina attiecīgajam apmācības kursam piemērotas mācību telpas un aprīkojumu;
  - 3) nodrošina apmācību saskaņā ar mācību programmu, ko Aģentūra izstrādājusi atbilstīgi ARO.RAMP.115. punkta d) apakšpunktā minētajām prasībām;
  - 4) izmanto kvalificētus mācību instruktorus.
- b) Pēc kompetentās iestādes pieprasījuma Aģentūra pārbauda gan atbilstību, gan arī pastāvīgo atbilstību a) apakšpunktā minētajām prasībām.
- c) Mācību organizāciju apstiprina viena vai vairāku šādu apmācības kursu rīkošanai:
- 1) sākotnējā teorētiskā apmācība;
  - 2) sākotnējā praktiskā apmācība;
  - 3) periodiska apmācība.

**ARO.RAMP.125 Perona pārbaūžu veikšana**

- a) Perona pārbaudes veic standartizēti, aizpildot veidlapu, kuras paraugs ir sniegts III vai IV papildinājumā.



- b) Veicot perona pārbaudes, inspektors(-i) dara visu, lai izvairītos no pārbaudāmā gaisa kuģa nepamatotas aizkavēšanas.
- c) Pēc perona pārbaudes pabeigšanas kapteini vai – ja viņa/viņas nav uz vietas – citu lidojuma apkalpes locekli vai ekspluatanta pārstāvi informē par perona pārbaudes rezultātiem, izmantojot veidlapu, kuras paraugs ir sniegts III papildinājumā.

#### **ARO.RAMP.130 Neatbilstību kategorijas**

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

- 1) 3. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta nozīmīga neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kam ir ļoti liela ietekme uz lidojumu drošību;
- 2) 2. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kas būtiski ietekmē lidojumu drošību;
- 3) 1. kategorijas neatbilstība – ikviena konstatēta neatbilstība piemērojamām prasībām vai apliecības noteikumiem, kam ir maznozīmīga ietekme uz lidojuma drošību.

#### **ARO.RAMP.135 Izpildes nodrošināšanas pasākumi saistībā ar neatbilstībām**

- a) Saistībā ar 2. vai 3. kategorijas neatbilstībām kompetentā iestāde vai attiecīgos gadījumos Aģentūra:
- 1) rakstiski paziņo par neatbilstībām ekspluatantam un pieprasa arī pierādīt veiktās koriģējošās darbības; un
  - 2) informē ekspluatanta valsts un – attiecīgos gadījumos – gaisa kuģa reģistrācijas valsts un lidojuma apkalpes apliecības izdevējas valsts kompetento iestādi. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde vai Aģentūra pieprasa apstiprināt, ka ir pieņemamas koriģējošās darbības, kuras ekspluatants veicis saskaņā ar ARO.GEN.350. vai ARO.GEN.355. punktu;
- b) Ja ir runa par 3. kategorijas neatbilstību, kompetentā iestāde papildus a) apakšpunktā minētajiem pasākumiem nekavējoties:
- 1) nosaka ierobežojumus gaisa kuģa lidojumiem;
  - 2) pieprasa nekavējoties veikt koriģējošās darbības;
  - 3) nosēdina gaisa kuģi saskaņā ar ARO.RAMP.140. punktu; vai
  - 4) uzliek tūlītēju darbības aizliegumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 6. pantu.
- c) Ja Aģentūra noteikusi 3. kategorijas neatbilstību, tā pieprasa tās valsts kompetentajai iestādei, kuras teritorijā nosēdies gaisa kuģis, veikt atbilstīgus pasākumus saskaņā ar b) apakšpunktu.

#### **ARO.RAMP.140 Gaisa kuģa nosēdināšana**

- a) 3. kategorijas neatbilstību gadījumā, ja šķiet, ka ekspluatants vai īpašnieks, neveicot atbilstīgās koriģējošās darbības, ar gaisa kuģi ir paredzējis veikt vai varētu veikt lidojumu, kompetentā iestāde:
- 1) ziņo kapteinim/komandierim vai ekspluatantam, ka līdz turpmākam paziņojumam gaisa kuģim nav atļauts sākt lidojumu; un
  - 2) gaisa kuģi nosēdina.
- b) Ja nosēdināts tiek trešās valsts ekspluatanta izmantots gaisa kuģis, tās valsts kompetentā iestāde, kuras teritorijā gaisa kuģis nosēdināts, nekavējoties informē ekspluatanta valsts un – attiecīgos gadījumos – gaisa kuģa reģistrācijas valsts kompetento iestādi, kā arī Aģentūru.
- c) Kompetentā iestāde, veicot koordināciju ar ekspluatanta valsti vai reģistrācijas valsti, izvirza vajadzīgos nosacījumus, pēc kuru izpildes gaisa kuģim var atļaut pacelties.
- d) Ja neatbilstība ietekmē gaisa kuģa lidojumderīguma apliecības derīgumu, kompetentā iestāde piemēroto nosēdināšanas pasākumu atceļ tikai pēc tam, kad ekspluatants ir pierādījis, ka:
- 1) ir atjaunota atbilstība piemērojamajām prasībām;

- 2) tas ir saņēmis lidošanas atļauju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1702/2003 <sup>(1)</sup> noteikumiem – dalībvalstī reģistrētam gaisa kuģim;
- 3) lidošanas atļauju vai līdzvērtīgu dokumentu, ko izdevusi reģistrācijas valsts vai ekspluatanta valsts, – gaisa kuģim, kas reģistrēts trešā valstī un ko ekspluatē ES vai trešās valsts ekspluatants; un
- 4) attiecīgā gadījumā to trešo valstu atļauju, kuru teritorijas paredzēts pārlidot.

#### **ARO.RAMP.145 Ziņošana**

- a) Saskaņā ar ARO.RAMP.125. punkta a) apakšpunktu savāko informāciju 21 kalendāra dienas laikā pēc pārbaudes ievada ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 2. punktā minētajā centralizētajā datubāzē.
- b) Kompetentā iestāde vai Aģentūra centralizētajā datubāzē ievada jebkuru lietderīgu informāciju, tostarp ARO.RAMP.110. punktā minēto attiecīgo informāciju, kas palīdzētu piemērot Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumus un palīdzētu Aģentūrai pildīt šajā pielikumā uzticētos uzdevumus.
- c) Ja ARO.RAMP.110. punktā minētā informācija norāda uz iespējamu drošības apdraudējumu, arī šo informāciju nekavējoties paziņo visām kompetentajām iestādēm un Aģentūrai.
- d) Ja par gaisa kuģa trūkumiem kompetentajai iestādei ziņo kāda fiziska persona, tad ARO.RAMP.110. punktā un ARO.RAMP.125. punkta a) apakšpunktā minētās informācijas avotu neatklāj.

#### **ARO.RAMP.150 Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā**

- a) Aģentūra pārvalda un izmanto instrumentus un procedūras, kas vajadzīgas, lai glabātu un apmainītos ar:
  - 1) ARO.RAMP.145. punktā minēto informāciju, izmantojot veidlapas, kuru paraugi ir sniegti III un IV papildinājumā;
  - 2) to trešo valstu vai starptautisku organizāciju sniegtu informāciju, ar kurām ES noslēgusi attiecīgas vienošanās, vai informāciju, ko sniedz organizācijas, ar kurām Aģentūra noslēgusi attiecīgas vienošanās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 27. panta 2. punktu.
- b) Pārvaldībā ietilpst šādi uzdevumi:
  - 1) uzglabāt dalībvalstu iesniegtos datus, kas saistīti ar drošības informāciju par gaisa kuģiem, kas nosēžas lidlaukos teritorijā, uz kuru attiecas Līguma noteikumi;
  - 2) izstrādāt, uzturēt un regulāri atjaunināt centralizētu datubāzi, kur apkopota visa a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētā informācija;
  - 3) veikt izmaiņas un paplašināt datubāzes lietotni;
  - 4) analizēt centralizētajā datubāzē ievadīto informāciju, kā arī pārējo attiecīgo informāciju par gaisa kuģu un gaisa kuģu ekspluatantu drošumu un, ņemot vērā šo informāciju:
    - i) sagatavot ieteikumus Komisijai un kompetentajām iestādēm tūlītējiem pasākumiem vai papildpasākumiem, kas būtu jāveic;
    - ii) ziņot Komisijai un kompetentajām iestādēm par iespējamām drošības problēmām;
    - iii) vajadzības gadījumā, kad tas nepieciešams ar drošību saistītu apsvērumu dēļ, ierosināt Komisijai un kompetentajām iestādēm veikt saskaņotas darbības un nodrošināt šādu darbību tehnisku saskaņošanu;
  - 5) informācijas apmaiņas jomā sadarboties ar citām Eiropas iestādēm un struktūrām, starptautiskām organizācijām, kā arī trešo valstu kompetentajām iestādēm.

#### **ARO.RAMP.155 Gada pārskats**

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

- a) sistēmas progresu pakāpe;

<sup>(1)</sup> OV L 243, 27.9.2003., 6. lpp.

- b) gada laikā veikto pārbauzu statuss;
- c) pārbauzu rezultātu analīze, norādot konstatējumu kategorijas;
- d) gada laikā veiktie pasākumi;
- e) ierosinājumi perona pārbauzu sistēmas papildu uzlabojumiem; un
- f) pielikumi ar pārbauzu sarakstiem, iedalot tās grupās atbilstīgi ekspluatācijas valstij, gaisa kuģu tipam, ekspluatantam un katrā pozīcijā veikto pārbauzu skaitam.

**ARO.RAMP.160 Sabiedrības informēšana un informācijas aizsardzība**

- a) Saskaņā ARO.RAMP.105. un ARO.RAMP.145. punktu saņemto informāciju dalībvalstis izmanto vienīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu nolūkā, un to attiecīgi aizsargā.
  - b) Reizi gadā Aģentūra publicē un dara sabiedrībai pieejamu apkopotās informācijas ziņojumu, kurā ir iekļauta saskaņā ar ARO.RAMP.145. punktu saņemtās informācijas analīze. Ziņojumam jābūt vienkāršam un viegli saprotamam, un informācijas avots nav jānorāda.
-

## I papildinājums

## GAISA KUĢA EKSPLUATANTA APLIECĪBA

## (Gaisa kuģu ekspluatantu apstiprinājuma kārtība)

**Ekspluatācijas veidi:**  Komerciāli gaisa pārvadājumi (CAT)  Pasažieri;  Krava;

Cits <sup>(1)</sup>.....

Komerciāli specializētie pārvadājumi (SPO)  <sup>(2)</sup>.....

5	Ekspluatanta valsts <sup>(3)</sup>	<sup>(5)</sup>
	Izdevēja iestāde <sup>(4)</sup>	
AOC <sup>(6)</sup> :	Ekspluatanta nosaukums <sup>(7)</sup>	Operatīvie kontaktpunkti: <sup>(9)</sup> Kontaktinformācija tūlītējai saziņai ar ekspluatācijas vadību norādīta ..... <sup>(12)</sup> .
	Komerccnosaukums <sup>(8)</sup>	
	Ekspluatanta adrese: <sup>(10)</sup> :	
	Tālruna numurs <sup>(11)</sup> : Faksa numurs: E-pasta adrese:	

Šī apliecība apliecina, ka ekspluatantam ..... <sup>(13)</sup> ir atļauts veikt komerciālus gaisa pārvadājumus, kā noteikts pievienotajās ekspluatācijas specifikācijās, saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu, Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu un tās īstenošanas noteikumiem.

Izdošanas datums <sup>(14)</sup> :	Vārds, uzvārds un paraksts <sup>(15)</sup> : Ieņemamais amats:
------------------------------------	---

<sup>(1)</sup> Norāda šo citu pārvadājumu veidu.

<sup>(2)</sup> Norāda specializēto jomu, piemēram, lauksaimniecība, celtniecība, fotogrāfija, topogrāfija, novērošana un patrulēšana, reklāma gaisā.

<sup>(3)</sup> Aizstāj ar ekspluatanta valsts nosaukumu.

<sup>(4)</sup> Aizstāj ar kompetentās izdevējas iestādes nosaukumu.

<sup>(5)</sup> Aizpilda kompetentā iestāde.

<sup>(6)</sup> Kompetentās iestādes izdotā apstiprinājuma atsaucē numurs.

<sup>(7)</sup> Aizstāj ar ekspluatanta reģistrēto nosaukumu.

<sup>(8)</sup> Ekspluatanta komercnosaukums, ja atšķiras. Pirms komercnosaukuma norādīt "uzņēmuma nosaukums".

<sup>(9)</sup> Kontaktinformācijā norāda tālruna un faksa numurus ar valsts kodu, e-pasta adresi (ja tāda ir), lai ar ekspluatācijas vadību būtu iespējams nekavējoties sazināties par jautājumiem, kas saistīti ar lidojumu ekspluatāciju, lidojumderīgumu, lidojuma un salona apkalpes locekļu kompetenci, bīstamām kravām un vajadzības gadījumā arī par citiem jautājumiem.

<sup>(10)</sup> Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.

<sup>(11)</sup> Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruna un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.

<sup>(12)</sup> Norāda kontrolēto dokumentu, kas glabājas gaisa kuģī un kurā norādīta kontaktinformācija, precizējot attiecīgo punktu vai lappusi. Piemēram: "... kontaktinformācija norādīta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, vispārīga informācija/pamatinformācija, 1. nodaļas 1.1. punkts"; vai "... iekļauta ekspluatācijas specifikācijās, 1. lappusē"; vai "... ir iekļauta šā dokumenta papildinājumā".

<sup>(13)</sup> Ekspluatanta reģistrētais nosaukums.

<sup>(14)</sup> AOC izdošanas datums (diena/mēnesis/gads).

<sup>(15)</sup> Kompetentās iestādes pārstāvja ieņemamais amats, vārds, uzvārds un paraksts. AOC var apzīmogat ar oficiālu zīmogu.

## II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija				
Tālruņa numurs (1): _____; Faksa numurs: _____;				
E-pasta adrese: _____				
AOC (2):      Eksploatanta nosaukums (3):      Datums (4):      Paraksts:				
Uzņēmuma nosaukums (komercnosaukums):				
Eksploataācijas specifikācijas:				
Gaisa kuģa modelis (5):				
Reģistrācijas zīmes (6):				
Komerču pārvadājumu darbības <input type="checkbox"/> .....				
Eksploataācijas apgabals (7)				
Īpaši ierobežojumi (8)				
Īpaši apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija (9)	Piezīmes
Bīstami izstrādājumi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Eksploataācija sliktas redzamības apstākļos			RVR (10): m	
Pacelšanās			CAT (11) .... RVR: m DH: pēdas	
Pieeja un nosēšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pacelšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM (12) <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (13) <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimālais novirzes laiks (14): min.	
PBN darbību navigācijas specifikācijas (15)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(16)
Navigācijas veikspējas minimālās specifikācijas (MNPS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikoptera lidojumi, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikoptera eksploataācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salona apkalpes locekļu apmācība (17)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestāta izdošana (18)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pastāvīgā lidojumderīguma uzturēšana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)	
Citi (20)				

- (<sup>1</sup>) Kompetentās iestādes kontakttālruna un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
- (<sup>2</sup>) Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) numuru.
- (<sup>3</sup>) Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norādīt "uzņēmuma nosaukums".
- (<sup>4</sup>) Ekspluatācijas specifikāciju izdošanas datums (dienu/mēnesis/gads) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
- (<sup>5</sup>) Norāda *CAO* piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsauces sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).
- (<sup>6</sup>) Reģistrācijas zīmes norādītas vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi. Ja attiecīgajam gaisa kuģa modelim nepiemēro visus specifiskos apstiprinājumus, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes norāda attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē, kas paredzēta piezīmēm.
- (<sup>7</sup>) Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai konkrētus maršrūtus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu un reģionu robežas).
- (<sup>8</sup>) Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).
- (<sup>9</sup>) Šajā ailē norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma tipa vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstīgos kritērijus).
- (<sup>10</sup>) Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās *RVR* metros. Dažādu apstiprinājumu gadījumā katram apstiprinājumam izmanto atsevišķu rindu.
- (<sup>11</sup>) Norāda piemērojamo precīzas pieejas kategoriju: *CAT I, II, IIIA, IIIB* vai *IIIC*. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (*RVR*) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (*DH*) pēdās. Katrai pieejas kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
- (<sup>12</sup>) Lodziņu "Neattiecas" atzīmē tikai tad, ja zemākā maksimālā robeža gaisa kuģim ir zem *FL290*.
- (<sup>13</sup>) Īpaši tāli lidojumi (*ETOPS*) pašlaik attiecas tikai uz lidmašīnām ar diviem dzinējiem. Lodziņu "Neattiecas" atzīmē tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir vairāk nekā divi dzinēji vai mazāk nekā divi dzinēji.
- (<sup>14</sup>) Var norādīt robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.
- (<sup>15</sup>) Veiktspējas navigācija (*PBN*): katram *PBN* apstiprinājumam izmanto atsevišķu rindu (piemēram, zonālā navigācija (*RNAV*) 10, *RNAV* 1, nepieciešamā navigācijas veiktspēja (*RNP*) 4, ...); ailēs "Specifikācijas" un/vai "Piezīmes" norāda atbilstīgos ierobežojumus vai nosacījumus.
- (<sup>16</sup>) Ierobežojumi, nosacījumi un regulatīvā bāze ekspluatācijas apstiprinājumam, kas saistīts ar *PBN* apstiprinājumu (piemēram, globālā satelītnavigācijas sistēma (*GNSS*), tālummērīšanas iekārtas/*DME*/inerciālās atskaites vienība (*DME/DME/IRU*), ...).
- (<sup>17</sup>) Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kas vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikuma (*Part-CC*) noteikumiem.
- (<sup>18</sup>) Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā precizēts Komisijas Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikumā (*Part-CC*).
- (<sup>19</sup>) Tās personas vārds, uzvārds/organizācijas nosaukums, kas atbild par gaisa kuģa lidojumderīguma pastāvīgu uzturēšanu un atsauce uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikuma (*Part-M*) G apakšdaļa.
- (<sup>20</sup>) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsas nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās, 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, maksimālais attālums no atbilstošā lidlauka lidmašīnām ar diviem dzinējiem bez *ETOPS* apstiprinājuma, gaisa kuģa izmantošana nekomerciāliem lidojumiem).

EASA 139. VEIDLAPAS 1. izdevums

## III papildinājums

Perona pārbaudes apliecinājums											
Datums:		Laiks:		Vieta:							
Ekspluatants				Valsts:		AOC Nr.:					
Maršruts no:			Reisa Nr.:		Maršruts uz:		Reisa Nr.:				
Reisa veids:		Čarterreisa ekspluatants:			Gaisa kuģa tips:		Gaisa kuģa konfigurācija:				
Čarterreisa valsts:				Reģistrācijas zīme:		Ražošanas Nr.:					
Lidojuma apkalpes apliecības izdevējvalsts(-is)			Saņemšanas apstiprinājums(*)								
			Vārds, uzvārds: .....			Paraksts: .....					
			Amats: .....			Amats: .....					
<b>Brīva vieta kompetētās iestādes informācijai (logo, kontaktinformācija tālruna/faksa numuri/ e-pasta adrese)</b>											
Atzīme		Piezīme		Atzīme		Piezīme		Atzīme		Piezīme	
<b>A Pilotu kabīne</b>			<b>Lidojuma apkalpe</b>			<b>C Gaisa kuģa stāvoklis</b>					
1	Vispārējais stāvoklis		20	Lidojuma apkalpes apliecība/sastāvs		1	Vispārējais ārējais stāvoklis				
2	Avārijas izeja		<b>Borta žurnāls/tehniskais borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments</b>			2	Durvis un lūkas				
3	Aprīkojums		21	Borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments		3	Gaisa kuģa vadības ierīces				
<b>Dokumenti</b>			22	Tehniskās apkopes apliecība		4	Riteņi, riepas un bremzes				
4	Rokasgrāmatas		23	Ziņojums par defektiem un to novēršanu (arī tehniskais žurnāls)		5	Šasijas, slēpes/pludiņi				
5	Kontrollapas		24	Pirmslidojuma pārbaude		6	Šasijas nodalījums				
6	Navigācijas/instrumentu kartes		<b>B Salona drošība</b>			7	Dzinēji un pārsegi				
7	Obligāto iekārtu saraksts		1	Vispārējais iekšējais stāvoklis		8	Ventilatora lāpstīņas, propelleri, rotorī (priekšējie/aizmugures)				
8	Reģistrācijas apliecība		2	Salona apkalpes postenis un apkalpes atpūtas zona		9	Redzami labojumi				
9	Trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā)		3	Pirmās palīdzības komplekts/neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekts		10	Redzams neizlabots bojājums				
10	AOC vai līdzvērtīgs dokuments		4	Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti		11	Noplūde				
11	Radio licence		5	Glābšanas vestes/peldierīces							
12	Lidojumderīguma sertifikāts		6	Drošības jostas un sēdekļu stāvoklis		<b>D Krava</b>					
<b>Lidojuma dati</b>			7	Avārijas izejas, apgaismojums un pārnēsājami lukturiši		1	Kravas nodalījuma vispārējais stāvoklis				
13	Lidojuma sagatavošana		8	Glābšanas trapi/plosti (pēc vajadzības), (ELT)		2	Bīstami izstrādājumi				
14	Masas un līdzsvara aprēķins		9	Skābekļa padeve (apkalpei un pasažieriem)		3	Kravas izvietojums				
<b>Drošības aprīkojums</b>			10	Drošības norādījumi		<b>E Vispārīga informācija</b>					
15	Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti		11	Salona apkalpes locekļi		1	Vispārīga informācija				
16	Glābšanas vestes/peldierīces		12	Piekļuve avārijas izejām							
17	Drošības siksnas		13	Pasažieru bagāžas izvietojums							
18	Skābekļa aparāti		14	Vietu skaits							
19	Pārnēsājami lukturiši										

Velktais pasākums		Pārbaudītā pozīcija	Kategorija	Piezīmes
	(3.d) Tūlītējs darbības aizliegums			
	(3.c) Par pārbaudi atbildīgās NAA piemērota nosēdināšana			
	(3b) Koriģējošas darbības pirms lidojuma			
	(3.a) Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi			
	(2) Informācija kompetentajai iestādei un ekspluatantam			
	(1) Informācija gaisa kuģa kapteinim			
	(0) Piezīmju nav			
Inspektora (-u) paraksts vai kods				
Apkalpes komentāri (ja ir):				
<p>(*) Apkalpes locekļa vai cita šā pārbaudītā ekspluatanta pārstāvja paraksts nekādā gadījumā neapstiprina izdarītos konstatējumus, bet vienkārši apliecina, ka šajā dokumentā norādītajā datumā un vietā attiecīgais gaisa kuģis ir pārbaudīts.</p> <p>Šis ziņojums ir norāde uz pārbaudes laikā izdarītajiem konstatējumiem, un tas nav izmantojams, lai noteiktu, vai gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam. Ar šo ziņojumu iesniegto informāciju var rediģēt pirms tās ievadīšanas centrālajā datubāzē.</p>				



## IV papildinājums

## Perona pārbaudes ziņojums



Kompetentā iestāde (nosaukums)

(Valsts)

Perona pārbaudes ziņojums

Nr.: \_\_\_\_\_

Avots:	<i>RI</i>	Vieta:	_____
Datums:	____-		
Vietējais laiks:	____:		
Ekspluatants:	_____	AOC numurs:	_____
Valsts:	_____	Ekspluatācijas veids:	_____
Maršruts no: .....	_____	Reisa Nr.:	_____
Maršruts uz: .....	_____	Reisa Nr.:	_____
Čarterreisa ekspluatants*:	_____	Čarterreisa valst*:	_____
* (attiecināmajā gadījumā)			
Gaisa kuģa tips: .....	_____	Reģistrācijas zīmes:	_____
Gaisa kuģa konfigurācija:	_____	Ražošanas Nr.:	_____
Lidojuma apkalpe: Licencēšanas valsts:	_____		
	Otrā licencēšanas valsts*:		_____
	* (attiecināmajā gadījumā)		

Neatbilstības:

Kods / Standarts / Atsauce / Kategorija / Neatbilstība	Detalizēts apraksts
____- / ____- / ____- / ____- / .....	.....
____- / ____- / ____- / ____- / .....	.....
____- / ____- / ____- / ____- / .....	.....
____- / ____- / ____- / ____- / .....	.....
____- / ____- / ____- / ____- / .....	.....

Veikto darbību klasifikācija:

Detalizēts apraksts

- |  |       |
|--|-------|
| <input type="checkbox"/> 3.d) Tūlītējs darbības aizliegums   | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3.c) Par pārbaudi atbildīgās kompetentās iestādes piemērota gaisa kuģa nosēdināšana | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3.b) Koriģējošas darbības pirms lidojuma  | ..... |
| <input type="checkbox"/> 3.a) Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi   | ..... |
| <input type="checkbox"/> 2) Informācija kompetentajai iestādei un ekspluatantam                              | ..... |
| <input type="checkbox"/> 1) Informācija gaisa kuģa kapteinim   | ..... |

Papildinformācija (ja ir)

Inspektora paraksts vai kods .....

— Šis ziņojums ir norāde uz pārbaudes laikā izdarītajiem konstatējumiem, un tas nav izmantojams, lai noteiktu, vai gaisa kuģis ir derīgs paredzētajam lidojumam.

— Ar šo ziņojumu iesniegto informāciju var rediģēt pirms ievadīšanas centrālajā datubāzē.

Pozīcijas kods	Pārbaudīts	Piezīme
<b>A. Pilotu kabīne</b>		
<b>Vispārīga informācija</b>		
1. Vispārējais stāvoklis .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Avārijas izeja .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Aprīkojums .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
<b>Dokumenti</b>		
4. Rokasgrāmatas .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Kontrollapas .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Radionavigācijas kartes .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Obligāto iekārtu saraksts .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Reģistrācijas apliecība .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā) .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. AOC vai līdzvērtīgs dokuments .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Radio licence .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Lidojuma derīguma sertifikāts (C of A) .....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
<b>Lidojuma dati</b>		
13. Lidojuma sagatavošana .....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Masas un līdzsvara aprēķins .....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
<b>Drošības aprīkojums</b>		
15. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti .....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Glābšanas vestes/peldierīces .....	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Drošības siksnas .....	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Skābekļa aparāti .....	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Pārnēsājami lukturiši .....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>
<b>Lidojuma apkalpe</b>		
20. Lidojuma apkalpes apliecība/sastāvs .....	20. <input type="checkbox"/>	20. <input type="checkbox"/>
<b>Borta žurnāls/tehniskais borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments</b>		
21. Borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments .....	21. <input type="checkbox"/>	21. <input type="checkbox"/>
22. Tehniskās apkopes apliecība .....	22. <input type="checkbox"/>	22. <input type="checkbox"/>
23. Ziņojums par defektiem un to novēršanu (arī tehniskais žurnāls) .....	23. <input type="checkbox"/>	23. <input type="checkbox"/>
24. Pirmslidojuma pārbaude .....	24. <input type="checkbox"/>	24. <input type="checkbox"/>
<b>B. Salona drošība</b>		
1. Vispārējs iekšējais stāvoklis .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Salona apkalpes postenis un apkalpes atpūtas zona .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Pirmās palīdzības komplekts/neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekts ...	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Glābšanas vestes/peldierīces .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Drošības jostas un sēdekļu stāvoklis .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Avārijas izejas, apgaismojums un pārnēsājami lukturiši .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Avārijas glābšanas trapi/glābšanas plosti (pēc vajadzības), avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT) .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Skābekļa padeve (apkalpei un pasažieriem) .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Drošības norādījumi .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Salona apkalpes locekļi .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Piekļuve avārijas izejām .....	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
13. Pasažieru bagāžas izvietojums .....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Vietu skaits .....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>

Pozīcijas kods	Pārbaudīts	Piezīme
<b>C. Gaisa kuģa stāvoklis</b>		
1. Vispārējais ārējais stāvoklis .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Durvis un lūkas .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Gaisa kuģa vadības ierīces .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Riteņi, riepas un bremzes .....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Šasijas slēpes/pludiņi .....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Šasijas nodalījums .....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Dzinēji un pārsegi .....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Ventilatora lāpstīņas, propelleri, rotoru (priekšējie/aizmugures) .....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Redzami labojumi .....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Redzams neizlabots bojājums .....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Noplūde .....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
<b>D. Krava</b>		
1. Kravas nodalījuma vispārējs stāvoklis .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Bīstami izstrādājumi .....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Kravas izvietojums .....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
<b>E. Vispārīga informācija</b>		
1. Vispārīga informācija .....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

EASA 137. veidlapas 1. izdevums

## III PIELIKUMS

## ORGANIZĀCIJAS PRASĪBAS GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJAI

## [PART-ORO]

**ORO.GEN.005 Darbības joma**

Šajā pielikumā noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantam, veicot komerciālus gaisa pārvadājumus.

## GEN APAKŠDAĻA

## VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

## I SADAĻA

**Vispārīga informācija****ORO.GEN.105 Kompetentā iestāde**

Interpretējot šo pielikumu, kompetentā iestāde, kas īsteno to ekspluatantu uzraudzību, uz kuriem attiecas sertifikācijas pienākums, ekspluatantiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī, ir šīs dalībvalsts izraudzīta iestāde.

**ORO.GEN.110 Ekspluatanta atbildība**

- a) Ekspluatants ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu, attiecīgajām šā pielikuma prasībām un saskaņā ar tā apliecību.
- b) Visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem.
- c) Ekspluatants izveido un uztur sistēmu visu to lidojumu operatīvas kontroles nodrošināšanai, kurus veic atbilstīgi šā ekspluatanta apliecības noteikumiem.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka viņa gaisa kuģi ir attiecīgi aprīkoti un ka to apkalpes locekļi ir attiecīgi kvalificēti, lai atbilstu prasībām attiecībā uz konkrēto ekspluatācijas jomu un tipu.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti ekspluatācijā uz zemes vai lidojumu ekspluatācijā, ir atbilstoši instruēti, ir apliecinājuši savas spējas, pildot attiecīgos pienākumus, un apzinās savus pienākumus un šādu pienākumu saistību ar ekspluatāciju kopumā.
- f) Ekspluatants izstrādā procedūras un instrukcijas katra gaisa kuģa tipa drošai ekspluatācijai, ietverot tajās uz zemes atrodošos darbinieku pienākumus, kā arī apkalpes locekļu pienākumus, veicot visdažādākās darbības uz zemes un lidojumos. Saskaņā ar šīm procedūrām apkalpes locekļiem kritiskajos lidojuma posmos tiek uzdots veikt tikai tās darbības, kas nepieciešamas drošai gaisa kuģa ekspluatācijai.
- g) Ekspluatants nodrošina to, lai visi darbinieki zinātu, ka viņiem ir jāievēro to valstu, kurās tiek veiktas ekspluatācijas darbības, tiesību akti, noteikumi un procedūras, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi.
- h) Ekspluatants katram gaisa kuģu tipam izveido kontrollapu sistēmu, kas apkalpes locekļiem ir jāizmanto visos lidojuma posmos gan standarta, gan nestandarta, gan arī ārkārtas apstākļos, lai nodrošinātu lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzēto ekspluatācijas procedūru ievērošanu. Izstrādājot un izmantojot šīs kontrollapas, ievēro cilvēkfaktora principus un ņem vērā jaunāko saistošo dokumentāciju, kas saņemta no gaisa kuģa ražotāja.
- i) Ekspluatants precīzē lidojuma plānošanas procedūras nolūkā garantēt drošu lidojuma norisi, pamatojoties uz gaisa kuģa veikspējas apsvērumiem, citiem ekspluatācijas ierobežojumiem un attiecīgajiem gaidāmajiem apstākļiem paredzētajā maršrutā un lidlaukos vai attiecīgajās ekspluatācijas vietās. Šīs procedūras iekļauj lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- j) Ekspluatants izveido un uztur tehniskajās instrukcijās paredzētās programmas personāla apmācībai darbībām ar bīstamiem izstrādājumiem, kuras pārskata un apstiprina kompetentā iestāde. Apmācības programmām jābūt samērīgām ar personāla pienākumiem.

**ORO.GEN.115 Pieteikšanās ekspluatanta apliecības saņemšanai**

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

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

#### **ORO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai**

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

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

#### **ORO.GEN.125 Apstiprināšanas noteikumi un ekspluatanta tiesības**

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

#### **ORO.GEN.130 Izmaiņas**

- a) Par visām izmaiņām, kas attiecas uz

- 1) ekspluatanta apliecības darbības jomu vai ekspluatācijas specifikācijām; vai arī
- 2) jebkādiem ekspluatanta pārvaldības sistēmas elementiem, kā noteikts ORO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. punktā,

ir jāsaņem iepriekšējs kompetentās iestādes apstiprinājums.

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

Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus nepieciešamos dokumentus.

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

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

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

#### **ORO.GEN.135 Derīguma uzturēšana**

- a) Ekspluatanta apliecība ir derīga, kamēr:

- 1) ekspluatants atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, ņemot vērā noteikumus par konstatējumu noformēšanu, kā precizēts ORO.GEN.150. punktā;
- 2) saskaņā ar ORO.GEN.140. punktu kompetentajai iestādei tiek nodrošināta piekļuve ekspluatantam, lai varētu izvērtēt ekspluatantu pastāvīgo atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu attiecīgajām prasībām; un
- 3) ekspluatants no apliecības nav atteicies vai apliecība nav tikusi atsaukta.

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

#### **ORO.GEN.140 Piekļuve**

a) Lai konstatētu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, ekspluatants nodrošina, lai ikvienai personai, kuru pilnvarojusi kāda no turpmāk norādītajām iestādēm, jebkurā laikā būtu piekļuve visām organizācijas telpām, gaisa kuģiem, dokumentiem, pierakstiem, datiem, procedūrām vai citiem dokumentiem, kas saistīti ar šā ekspluatanta darbību, uz kuru attiecas sertifikācija, līgumiski vienojoties par to vai bez līgumiskas vienošanās:

- 1) kompetentā iestāde, kā definēts ORO.GEN.105. punktā;
- 2) iestāde, kas darbojas saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunkta, ARO.GEN.300. punkta e) apakšpunkta vai ARO.RAMP apakšdaļas noteikumiem.

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

#### **ORO.GEN.150 Konstatējumi**

Saņemot paziņojumu par konstatējumiem, ekspluatants:

- a) nosaka neatbilstības galveno iemeslu;
- b) izstrādā korigējošo pasākumu plānu; un
- c) veic korigējošas darbības kompetentajai iestādei pieņemamā veidā un laika periodā, kuru kompetentā iestāde noteikusi saskaņā ar ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunktu.

#### **ORO.GEN.155 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām**

Ekspluatants īsteno:

- a) visus drošības pasākumus, kuru īstenošanu kompetentā iestāde tam uzdevusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu; un
- b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp lidojumderīguma direktīvām.

#### **ORO.GEN.160 Ziņošana par notikumiem**

- a) Ekspluatants kompetentajai iestādei un citām ekspluatanta valsts noteiktajām organizācijām sniedz informāciju par visiem negadījumiem, nopietniem incidentiem vai notikumiem, kā noteikts Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (ES) Nr. 996/2010 <sup>(1)</sup> un Direktīvā 2003/42/EK.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatants kompetentajai iestādei un par gaisa kuģa projektu atbildīgajai organizācijai paziņo par visiem incidentiem, nepareizu darbību, tehniskiem defektiem, tehnisko ierobežojumu pārsniegšanu un notikumiem, kas liecina par datos, kas sagatavoti saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 <sup>(2)</sup>, ietvertu neprecīzu, nepilnīgu vai neskaidru informāciju vai par citiem nestandarta apstākļiem, kas ir apdraudējuši vai var apdraudēt gaisa kuģa drošu ekspluatāciju un kas nav izraisījuši negadījumus vai nopietnus incidentus.
- c) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010, Direktīvas 2003/42/EK, Komisijas Regulas (EK) Nr. 1321/2007 <sup>(3)</sup> un Komisijas Regulas (EK) Nr. 1330/2007 <sup>(4)</sup> noteikumus, a) un b) apakšpunktā minētie ziņojumi jāizveido tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, un tajos jābūt visai attiecīgajai informācijai par apstākļiem, kādi zināmi ekspluatantam.
- d) Ziņojumi jāsniedz iespējami drīz, bet ne vēlāk kā 72 stundu laikā no brīža, kad ekspluatants konstatējis konkrētos apstākļus, par kuriem tiek ziņots, ja nav izņēmuma situācija, kas neļauj to izdarīt.

<sup>(1)</sup> OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 243, 27.9.2003., 6. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 295, 14.11.2007., 7. lpp.

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

## II SADAĻA

### **Pārvaldība**

#### **ORO.GEN.200 Pārvaldības sistēma**

- a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kurā ir šādi elementi:
- 1) skaidri noteikti atbildības un pakļautības virzieni visā ekspluatanta struktūrā, tostarp tieša pakļautība atbildīgajam vadītājam drošības jautājumos;
  - 2) ekspluatanta vispārējās drošības noteikumu un principu apraksts saskaņā ar drošības politiku;
  - 3) ar ekspluatanta darbību saistīto aviācijas apdraudējuma faktoru noteikšana, to novērtēšana un saistīto risku vadība, tostarp darbības riska mazināšanai, un to efektivitātes pārbaude;
  - 4) uzdevumu veikšanai nepieciešamās personāla apmācības un kompetences uzturēšana;
  - 5) visu pārvaldības sistēmas galveno procesu dokumentēšana, tostarp procesi darbinieku informēšanai par viņu pienākumiem un procedūra dokumentācijas grozīšanai;
  - 6) funkcija, ar kuru pārraudzīt ekspluatanta atbilstību attiecīgajām prasībām. Atbilstības pārraudzība ietver atgriezeniskās saites sistēmu, ar kuru atzinumus paziņot atbildīgajam vadītājam, lai pēc vajadzības nodrošinātu koriģējošo darbību lietpratīgu īstenošanu; un
  - 7) visas šā pielikuma vai citu piemērojamo pielikumu attiecīgajās apakšdaļās noteiktās papildu prasības.
- b) Pārvaldības sistēmai jāatbilst ekspluatanta lielumam un tā darbību sarežģītībai, ņemot vērā ar šīm darbībām saistītos apdraudējumus un riskus.

#### **ORO.GEN.205 Ar līgumu nodotās darbības**

- a) Ar līgumu nodotās darbības nozīmē visas ekspluatanta apstiprinājuma jomā ietilpstošās darbības, ko veic cita organizācija, kura ir sertificēta šādu darbību izpildei vai, ja tā nav sertificēta, darbojas ar ekspluatanta apstiprinājumu. Slēdzot ārpalpojumu vai iepirkuma līgumu par daļu no savām darbībām, ekspluatantam jānodrošina, ka pakalpojums vai produkts, par kuru noslēgts līgums vai veikts iepirkums, atbilst piemērojamām prasībām.
- b) Ja sertificētais ekspluatants slēdz līgumu, lai daļu no savām darbībām uzticētu citai organizācijai, kas saskaņā ar šo daļu nav sertificēta šādu darbību veikšanai, nolīgta organizācija darbojas ar ekspluatanta apstiprinājumu. Pasūtītāja organizācija nodrošina, ka kompetentā iestāde var piekļūt nolīgtajai organizācijai, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām.

#### **ORO.GEN.210 Prasības personālam**

- a) Ekspluatants norīko atbildīgo vadītāju, kas ir pilnvarots nodrošināt, lai visām darbībām būtu finansējums un tās tiktu veiktas saskaņā ar piemērojamām prasībām. Atbildīgais vadītājs atbild par efektīvas pārvaldības sistēmas izveidi un uzturēšanu.
- b) Ekspluatants norīko personu vai personu grupu, kas gādā par ekspluatanta pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām. Šī(-s) persona(-as) ir tieši pakļauta(-as) atbildīgajam vadītājam.
- c) Ekspluatantam jābūt pietiekami daudz kvalificētiem darbiniekiem, lai plānotos uzdevumus un darbības varētu veikt saskaņā ar piemērojamām prasībām.
- d) Ekspluatants uztur attiecīgu uzskaiti par pieredzi, kvalifikāciju un apmācību, lai pierādītu atbilstību c) apakšpunktam.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki pārzina ar savu pienākumu izpildi saistītos noteikumus un procedūras.

**ORO.GEN.215 Prasības attiecībā uz telpām**

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

**ORO.GEN.220 Uzskaitē**

- a) Ekspluatants izveido dokumentu uzskaites sistēmu, lai atbilstīgi uzglabātu un uzticami izsekotu visas izstrādātās darbības, īpaši visus ORO.GEN.200. punktā norādītos elementus.
- b) Uzskaites dokumentu formāts ir noteikts ekspluatanta procedūrās.
- c) Dokumenti jāuzglabā tā, lai tos pasargātu no bojājumiem, izmaiņām un zādzībām.

## AOC APAKŠDAĻA

**GAISA KUĢA EKSPLUATANTA SERTIFIKĀCIJA****ORO.AOC.100 Pieteikšanās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības saņemšanai**

- a) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 <sup>(1)</sup>, pirms komerciālu gaisa pārvadājumu sākšanas ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) saņemšanai un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu apliecību.
- b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādas ziņas:
  - 1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese, pasta adrese;
  - 2) ierosināto ekspluatācijas darbību apraksts, tostarp to gaisa kuģu tips(-i) un skaits, kurus paredzēts ekspluatēt;
  - 3) pārvaldības sistēmas, tostarp organizācijas struktūras, apraksts;
  - 4) atbildīgā vadītāja vārds;
  - 5) ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktā noteikto norikoto personu vārds, uzvārds, kā arī viņu kvalifikācija un pieredze; un
  - 6) ORO.MLR.100. punktā noteiktās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas kopija;
  - 7) paziņojums par to, ka visu kompetentajai iestādei nosūtīto informāciju pieteikuma iesniedzējs ir pārbaudījis un ka pieteikuma iesniedzējs ir konstatējis šīs informācijas atbilstību piemērojamajām prasībām.
- c) Pieteikuma iesniedzēji kompetentajai iestādei pierāda:
  - 1) savu atbilstību visām piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā, šajā pielikumā, vai arī šīs regulas IV pielikumā (*Part-CAT*) un attiecīgi V pielikumā (*Part-SPA*);
  - 2) ka visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003; un
  - 3) ka viņa organizācija un pārvaldība ir piemērota un pareizi saskaņota ar ekspluatācijas mērogu un veidu.

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

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

**ORO.AOC.110 Nomas līgumi**

*Jebkāda veida nomāšana*

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

<sup>(1)</sup> OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.



- b) Saskaņā ar šo daļu sertificētais ekspluatants drīkst nomāt gaisa kuģi ar apkalpi tikai no tāda ekspluatanta, kam nav noteikts darbības aizliegums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

*Nomāšana ar apkalpi*

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

- 1) šim trešās valsts ekspluatantam ir derīga AOC, kas izdota saskaņā ar ICAO 6. pielikumu;
- 2) šā trešās valsts ekspluatanta piemērotie drošības standarti attiecībā uz pastāvīgo lidojumperīgumu un gaisa kuģa ekspluatāciju atbilst piemērojamajām prasībām, kas noteiktas ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003 un šo regulu; un
- 3) gaisa kuģim ir standarta lidojumperīguma sertifikāts (CofA), kas izdots saskaņā ar ICAO 8. pielikumu.

*Nomāšana bez apkalpes*

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

- 1) ir identificēta ekspluatācijas vajadzība, ko nevar apmierināt, nomājot ES reģistrētu gaisa kuģi;
- 2) šī nomāšana bez apkalpes nav ilgāka par septiņiem 7) mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā; un
- 3) ir nodrošināta atbilstība Regulas (EK) Nr. 2042/2003 piemērojamajām prasībām.

*Iznomāšana bez apkalpes*

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

*Iznomāšana ar apkalpi*

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

#### **ORO.AOC.115 Kodu koplietošanas līgumi**

- a) Neskarot piemērojamās ES drošības prasības, kas noteiktas trešo valstu ekspluatantiem un gaisa kuģiem, saskaņā ar šo daļu sertificētais ekspluatants noslēdz vienošanos par kodu koplietošanu ar trešās valsts ekspluatantu tikai pēc tam, kad:
- 1) ir pārbaudījis, ka šis trešās valsts ekspluatants atbilst piemērojamajiem ICAO standartiem; un
  - 2) ir iesniedzis kompetentajai iestādei dokumentētu informāciju, uz kuras pamata šī kompetentā iestāde var nodrošināt atbilstību ARO.OPS.105. punktam.
- b) Īstenojot vienošanos par kodu koplietošanu, ekspluatants pārtrauga un regulāri izvērtē, vai trešās valsts ekspluatants turpina nodrošināt atbilstību piemērojamajiem ICAO standartiem.
- c) Saskaņā ar šo daļu sertificētais ekspluatants nepārdod un neizdod biļetes uz lidojumu, kuru ekspluatē trešās valsts ekspluatants, ja šim trešās valsts ekspluatantam ir noteikts darbības aizliegums atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 2111/2005 vai ja tas nespēj uzturēt atbilstību piemērojamajiem ICAO standartiem.

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

- a) Ja ekspluatants vēlas nodrošināt apmācības kursu, kāds paredzēts Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikumā (*Part-CC*), tas kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu apstiprinājuma saņemšanai un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu apstiprinājumu. Šajā nolūkā pieteikuma iesniedzējs apliecina atbilstību apmācības kursu organizēšanas un satura prasībām, kas noteiktas minētā pielikuma CC.TRA.215. un CC.TRA.220. punktā, un dara zināmu kompetentajai iestādei šādu informāciju:
- 1) ieplānoto darbības sākšanas datumu;
  - 2) instruktoru personas datus un viņu kvalifikāciju, kas saistīta ar organizētajā kursā aplūkojamajiem mācību priekšmetiem;
  - 3) apmācības norises vietas(-u) nosaukumu(-us) un adresi(-es);

- 4) to iekārtu, apmācības metožu, rokasgrāmatu un uzskates materiālu aprakstu, ko paredzēts izmantot; un
  - 5) apmācības kursa programmu un saistītās programmas.
- b) Ja saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 290/2012 VI pielikuma (*Part-ARA*) ARA.CC.200. punktu dalībvalsts nolēm, ka ekspluatanti var saņemt apstiprinājumu salona apkalpes locekļu apliecību izdošanai, attiecīgais pieteikuma iesniedzējs papildus a) apakšpunktā noteiktajam:
- 1) kompetentajai iestādei apliecina, ka:
    - i) organizācijai ir šā uzdevuma veikšanai nepieciešamā kapacitāte un ka tā ir apliecinājusi nepieciešamo atbildību;
    - ii) personāls, kas veic eksaminēšanu, ir attiecīgi kvalificēts un nav iesaistīts interešu konfliktos; un
  - 2) paziņo procedūras un nosacījumus, kas ieviesti, lai
    - i) veiktu CC.TRA.220. punktā noteikto eksamināciju;
    - ii) izdotu salona apkalpes locekļu apliecības; un
    - iii) sniegtu kompetentajai iestādei visu attiecīgo informāciju un dokumentus, kas attiecas uz atestātiem, kas tiks izdoti, un šo atestātu turētājiem, lai kompetentā iestāde varētu veikt attiecīgu uzskaiti, uzraudzību un noteikt izpildes nodrošināšanas pasākumus.
- c) Šā punkta a) un b) apakšpunktā minētos apstiprinājumus precizē ekspluatācijas specifikācijās.

**ORO.AOC.125 Tādu gaisa kuģu ekspluatācija nekomerciālos nolūkos, kas iekļauti AOC turētāja ekspluatācijas specifikācijās**

AOC turētājs var veikt nekomerciālus lidojumus ar gaisa kuģi, kuru parasti izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kas uzskaitīti tā AOC ekspluatācijas specifikācijās, ar nosacījumu, ka šis ekspluatants:

- a) šos ekspluatācijas veidus detalizēti apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, iekļaujot:
- 1) norādi uz piemērojamām prasībām;
  - 2) skaidru norādi uz komerciālajai ekspluatācijai un nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirībām;
  - 3) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras;
- b) Iesniedz identificētās a) apakšpunkta 2. punktā minēto ekspluatācijas procedūru atšķirības kompetentajai iestādei iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanai.

**ORO.AOC.130 Lidojuma datu pārraudzība – lidmašīnām**

- a) Ekspluatants izveido un uztur lidojuma datu pārraudzības sistēmu, kas integrēta pārvaldības sistēmā, lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir lielāka par 27 000 kg.
- b) Lidojuma datu pārraudzības sistēmu neizmanto sankciju piemērošanas nolūkā un pienācīgi nodrošina datu avota(-u) aizsardzību.

**ORO.AOC.135 Prasības personālam**

- a) Saskaņā ar ORO.GEN.210. punkta b) apakšpunktu ekspluatants ieceļ amatpersonas, kas atbild par pārvaldību un uzraudzību šādās jomās:
- 1) lidojumu veikšana;
  - 2) apkalpes apmācība;
  - 3) darbības uz zemes; un
  - 4) pastāvīgais lidojumperīgums saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003.

**b) Darbinieku atbilstība un kompetence**

- 1) Eksploatants pieņem darbā tādu darbinieku skaitu, kas ir pietiekams, lai nodrošinātu plānotās darbības uz zemes un lidojumus.
- 2) Visiem darbiniekiem, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti darbībās uz zemes un lidojumos:
  - i) jābūt atbilstīgi apmācītiem;
  - ii) jāpierāda spēja pildīt uzticētos pienākumus; un
  - iii) jāapzinās sava atbildība un savu pienākumu nozīme kopējā ekspluatācijas procesā.

**c) Darbinieku uzraudzība**

- 1) Eksploatants, ņemot vērā sava uzņēmuma organizatorisko struktūru un darbinieku skaitu, ieceļ pietiekamu skaitu darbinieku, kas atbild par personāla uzraudzību.
- 2) Eksploatants nosaka šo uzraudzītāju pienākumus un atbildības jomas, kā arī veic citus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šīs personas var pildīt savus uzraudzības pienākumus.
- 3) Lai nodrošinātu lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto standartu ievērošanu, apkalpes locekļu un ekspluatācijā iesaistīto darbinieku uzraudzību veic personas ar atbilstīgu pieredzi un zināšanām.

**ORO.AOC.140 Prasības attiecībā uz iekārtām**

Saskaņā ar ORO.GEN.215. punktu eksploatants:

- a) izmanto pienācīgas apkalpošanas uz zemes iekārtas, lai garantētu drošu tā ekspluatēto lidojumu apkalpošanu;
- b) galvenajā ekspluatācijas bāzē izvietoj ekspluatācijas palīgīdzekļus, kas ir piemēroti ekspluatācijas jomai un tipam; un
- c) nodrošina, lai katrā ekspluatācijas bāzē pietiktu darba telpas tiem darbiniekiem, kuru darbība var ietekmēt lidojumu drošību. Jāņem vērā uz zemes esošā personāla, lidojumu vadībā, svarīgāko datu glabāšanā un uzrādīšanā, kā arī lidojuma apkalpju veiktajā lidojumu plānošanā iesaistīto darbinieku vajadzības.

**ORO.AOC.150 Dokumentācijas prasības**

- a) Eksploatants veic attiecīgus pasākumus, lai tiktu sagatavotas rokasgrāmatas un visi citi nepieciešamie dokumenti vai saistītie grozījumi.
- b) Eksploatants spēj bez kavēšanās izplatīt ekspluatācijas instrukcijas un citu informāciju.

**MLR APAKŠDAĻA****ROKASGRĀMATAS, ŽURNĀLI UN REĢISTRI****ORO.MLR.100 Lidojumu veikšanas rokasgrāmata – vispārīga informācija**

- a) Eksploatants izveido lidojumu veikšanas rokasgrāmatu (OM), kā noteikts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.b punktā.
- b) OM satur atspoguļo prasības, kas izklāstītas šajā pielikumā, IV pielikumā (Part-CAT) un attiecīgi V pielikumā (Part-SPA), un nav pretrunā nosacījumiem, kas iekļauti gaisa kuģa eksploatanta apliecības (AOC) ekspluatācijas specifikācijās.
- c) OM var izdot atsevišķās daļās.
- d) Eksploatants nodrošina, ka ikvienam ekspluatācijā iesaistītam darbiniekam ir ērti pieejams katrs tās OM daļas eksemplārs, kas attiecas uz viņa pienākumiem.
- e) OM regulāri atjaunina. Eksploatants visus darbiniekus iepazīstina ar grozījumiem, kas attiecas uz viņu pienākumiem.
- f) Eksploatants katram apkalpes loceklim piešķir personīgu to OM daļu eksemplāru, kas attiecas uz viņu pienākumiem. Katrs OM vai attiecīgo daļu turētājs ir atbildīgs par to, lai tās kopija būtu atjaunināta, tajā iekļaujot eksploatanta izdarītos grozījumus vai labojumus.

- g) AOC turētāju pienākumi:
- 1) pirms stājas spēkā plānotie grozījumi, par kuriem jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.115. punkta b) apakšpunktu un ORO.GEN.130. punkta c) apakšpunktu, ekspluatants tos nosūta kompetentajai iestādei; un
  - 2) ja grozījumi attiecas uz tādām procedūrām, kurās ir pozīcijas, kas jāapstiprina saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, šo apstiprinājumu iegūst, pirms grozījums stājas spēkā.
- h) Neskarot g) apakšpunktu, steidzamus grozījumus vai labojumus, kas vajadzīgi drošības apsvērumu dēļ, var publicēt un piemērot nekavējoties, ja ir iesniegts pieteikums visu nepieciešamo apstiprinājumu saņemšanai.
- i) Ekspluatants iestrādā visus kompetentās iestādes prasītos grozījumus un labojumus.
- j) Ekspluatants nodrošina, ka OM precīzi atspoguļo apstiprinātos dokumentos iekļauto informāciju un visus šādu apstiprināto dokumentu grozījumus. Šī prasība neaizliedz ekspluatantam OM iekļaut piesardzīgākus datus un procedūras.
- k) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki saprot valodu, kādā OM ir rakstītas tās daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem un atbildības jomām. Ekspluatants nodrošina, ka OM saturs ir izklāstīts tādā formā, lai to varētu lietot bez grūtībām un lai būtu ievēroti cilvēkfaktora principi.

#### **ORO.MLR.101 Lidojumu veikšanas rokasgrāmatas struktūra**

Galvenā OM struktūra ir šāda:

- a) A daļa: vispārējā informācija/pamatinformācija, kas ietver ar tipu nesaistītu ekspluatācijas politiku, instrukcijas un procedūras;
- b) B daļa: ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīti temati, kas ietver visas ar konkrēto gaisa kuģa tipu saistītas instrukcijas un procedūras, ņemot vērā tipu/klašu, variantu vai ekspluatanta izmantotu individuālu gaisa kuģu atšķirības;
- c) C daļa: komerciāli gaisa pārvadājumi, tostarp instrukcijas un informācija par maršrutu/funkciju/apgabalu un lidlauku/ekspluatācijas vietu;
- d) D daļa: apmācība, tostarp ir visas personāla mācību instrukcijas, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai.

#### **ORO.MLR.105 Obligāto iekārtu saraksts**

- a) Obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) sagatavo, kā norādīts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.a.3. punktā, pamatojoties uz attiecīgo obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotajos datos.
- b) *MEL* un visus turpmākos grozījumus tajā apstiprina kompetentā iestāde.
- c) Pēc visām saistošām izmaiņām *MMEL* ekspluatants pieņemamā termiņā groza *MEL*.
- d) Līdztekus aprīkojuma komponentiem *MEL* iekļauj:
  - 1) preambulu, tostarp norādījumus un definīcijas lidojuma apkalpes un apkopes personāla zināšanai, kas izmanto *MEL*;
  - 2) tā *MMEL* redakcijas statusu, uz kura ir balstīts *MEL*, kā arī *MEL* redakcijas statusu;
  - 3) *MEL* piemērošanas jomu, tvērumu un nolūku.
- e) Ekspluatants:
  - 1) nosaka katra *MEL* minētā instrumenta, iekārtas vai funkcijas defektu novēršanas intervālus. *MEL* norādītais defektu novēršanas intervāls nedrīkst būt mazāk stingrs par *MMEL* noteikto attiecīgo defektu novēršanas intervālu;
  - 2) izstrādā efektīvu defektu novēršanas programmu;
  - 3) pēc *MEL* noteiktā defektu novēršanas intervāla beigām ekspluatē gaisa kuģi tikai tad, ja:
    - i) defekts ir novērsts; vai
    - ii) defektu novēršanas intervāls ir pagarināts atbilstīgi f) apakšpunktā noteiktajām prasībām.

- f) Ja kompetentā iestāde to apstiprina, ekspluatants var izmantot procedūru nolūkā vienu reizi pagarināt defektu novēršanas intervālu, ko piemēro B, C un D kategorijai, ar nosacījumu, ka:
- 1) defektu novēršanas intervāla pagarināšana atbilst MMEL noteiktajām prasībām attiecīgajam gaisa kuģu tipam;
  - 2) pagarinātais defektu novēršanas intervāls nepārsniedz MEL noteiktā defektu novēršanas intervāla ilgumu;
  - 3) pagarinātais defektu novēršanas intervāls parasti netiek izmantots, lai novērstu MEL uzskaitīto iekārtu bojājumus; to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;
  - 4) pagarinātā defektu novēršanas intervāla kontrolei ekspluatants ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu;
  - 5) kompetentajai iestādei tiek ziņots par visiem piemērojamā defektu novēršanas intervāla pagarinājumiem; un
  - 6) ir izstrādāts plāns, lai defektu novērstu iespējami drīz.
- g) Ekspluatants, ņemot vērā MMEL minētās ekspluatācijas un apkopes procedūras, izstrādā MEL norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras. Šīs procedūras ir iekļaujamas ekspluatanta rokasgrāmatās vai MEL.
- h) Ekspluatants pēc jebkurām piemērojamām MMEL minēto ekspluatācijas un apkopes procedūru izmaiņām groza MEL norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras.
- i) Ja MEL nav noteikts citādi, ekspluatants paveic:
- 1) MEL minētās ekspluatācijas procedūras, ja plāno un/vai veic sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatāciju; un
  - 2) MEL minētās tehniskās apkopes procedūras pirms sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatācijas.
- j) Kompetentā iestāde, izskatot katru konkrētu gadījumu, piešķir ekspluatantam apstiprinājumu ekspluatēt gaisa kuģi ar instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, kas nedarbojas, pārsniedzot MEL noteiktos ierobežojumus, bet nepārsniedzot MMEL noteiktos ierobežojumus, ja:
- 1) attiecīgie instrumenti, iekārtas vai funkcijas ietilpst MMEL darbības jomā, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotajos datos;
  - 2) minēto apstiprinājumu parasti neizmanto, lai veiktu ekspluatāciju, pārsniedzot MEL noteiktos ierobežojumus; to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;
  - 3) ekspluatants tā gaisa kuģa darbības pārbaudei, uz kuru attiecas šāds apstiprinājums, ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu; un
  - 4) ekspluatants ir izstrādājis plānu, lai iespējami drīz novērstu to instrumentu, iekārtu vai funkciju, kas nedarbojas, bojājumus vai nodrošinātu gaisa kuģa ekspluatāciju saskaņā ar MEL noteiktajiem ierobežojumiem.

#### **ORO.MLR.110 Borta žurnāls**

Katrā atsevišķā lidojumā vai vairākos secīgos lidojumos borta žurnālā vai līdzvērtīgā dokumentā reģistrē precīzu informāciju par gaisa kuģi, tā apkalpi un katru reisu.

#### **ORO.MLR.115 Uzskaitē**

- a) ORO.GEN.200. punktā minēto darbību reģistrus uzglabā vismaz 5 gadus.
- b) 3 mēnešus uzglabā šādu informāciju, ko izmanto lidojuma sagatavošanā un izpildē, kā arī saistītus ziņojumus:
- 1) lidojuma veikšanas plānu, attiecīgā gadījumā;
  - 2) paziņojumu(-us) pilotiem par maršrutu (NOTAM), kā arī aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktāžas dokumentāciju, ja to ir rediģējis ekspluatants;

- 3) masas un līdzsvara dokumentāciju;
  - 4) paziņojumu par īpašām kravām, tostarp rakstveida informāciju komandierim/kapteinim par bīstamiem izstrādājumiem;
  - 5) borta žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu; un
  - 6) lidojumu ziņojumus ar detalizētu informāciju par jebkuru atgadījumu vai notikumu, kas komandierim/kapteinim šķiet pietiekami svarīgs, lai par to ziņotu vai to reģistrētu.
- c) Dokumentus ar informāciju par darbiniekiem glabā norādīto laiku:

Lidojuma apkalpes locekļa apliecība un salona apkalpes locekļa apliecība	Tik ilgi, kamēr apkalpes loceklis izmanto apliecības piešķirtās tiesības darbā pie attiecīgā gaisa kuģa ekspluatanta
Apkalpes locekļa apmācība, pārbaudes un kvalifikācijas	3 gadi
Dokumenti par apkalpes locekļa iegūto pieredzi	15 mēneši
Attiecīgā gadījumā – dokumenti, kas apliecina apkalpes locekļu zināšanas par maršrutu un lidlauku/uzdevumiem un reģionu	3 gadi
Attiecīgā gadījumā – dokumenti, kas apliecina apmācību par bīstamiem izstrādājumiem	3 gadi
Ieraksti par pārējo obligāti apmācāmo darbinieku apmācību/kvalifikāciju	Pēdējo divu 2) apmācību dokumentācija

d) Eksploatants:

- 1) saglabā katra apkalpes locekļa visu ORO daļā paredzēto mācību, pārbaudu un kvalifikācijas dokumentus; un
  - 2) pēc apkalpes locekļa pieprasījuma nodrošina piekļuvi visiem šiem dokumentiem.
- e) Eksploatants informāciju, kas attiecas uz lidojuma sagatavošanu un lidojumu, kā arī darbinieku apmācības dokumentus glabā c) apakšpunktā noteikto laiku arī tad, ja viņš vairs nav attiecīgā gaisa kuģa eksploatants vai attiecīgā gaisa kuģa apkalpes locekļa darba devējs.
- f) Ja gaisa kuģa apkalpes loceklis pāriet darbā cita eksploatanta gaisa kuģa apkalpē, eksploatants c) apakšpunktā noteiktajā laikposmā jaunajam eksploatantam nodod attiecīgā apkalpes locekļa dokumentus.

SEC APAKŠDAĻA

**DROŠĪBA**

**ORO.SEC.100.A Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība**

- a) Lidmašīnā, kurā lidojuma apkalpes nodalījumam ir durvis, tās ir aizslēdzamas, kā arī ir jānodrošina līdzekļi, kā salona apkalpe var brīdināt lidojuma apkalpi gadījumā, ja salonā norit aizdomīga situācija vai netiek ievēroti drošības noteikumi.
- b) Visās pasažieru lidmašīnās ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu vairāk par 45 500 kg vai ar MOPSC vairāk par 60 vietām, kas tiek izmantotas komerciālos pasažieru gaisa pārvadājumos, ir tādas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis, ko var aizslēgt un atslēgt no katras pilota darba vietas un kuru konstrukcija atbilst piemērojāmām lidojumderīguma prasībām.
- c) Visās lidmašīnās, kurās ir lidojuma apkalpes nodalījuma durvis saskaņā ar b) apakšpunktu:
  - 1) šīs durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un aizslēdz, kad tas jā dara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to pieprasa kapteinis, līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot, ja uzskata par nepieciešamu pilnvarotām personām ieiet šajā nodalījumā vai iziet no tā saskaņā ar nacionālo civilās aviācijas drošības programmu; un
  - 2) ir paredzēti līdzekļi, lai no katras pilota darba vietas varētu pārraudzīt visu durvju zonu ārpus lidojuma apkalpes nodalījuma, lai būtu iespējams identificēt personas, kas lūdz atļauju ieiet lidojuma apkalpes nodalījumā, un atklāt aizdomīgu rīcību vai potenciālus draudus.

**ORO.SEC.100.H Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība**

Ja helikopterā, ko izmanto pasažieru pārvadāšanai, ir lidojuma apkalpes kabīnes durvis, tām jābūt aizslēdzamām no lidojuma apkalpes nodalījuma puses, lai novērstu nepiederošu personu iekļūvi.

## FC APAKŠDAĻA

**LIDOJUMA APKALPE****ORO.FC.005 Darbības joma**

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas jāievēro ekspluatantam, veicot komerciālus gaisa pārvadājumus, attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācību, pieredzi un kvalifikāciju.

**ORO.FC.100 Lidojuma apkalpes sastāvs**

- a) Lidojuma apkalpes sastāvs un lidojuma apkalpes locekļu skaits to attiecīgajās apkalpes darba vietās nav mazāks par gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatā vai attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumos noteikto obligāto skaitu.
- b) Ja tas nepieciešams lidojuma specifikas dēļ, lidojuma apkalpē iekļauj papildu lidojuma apkalpes locekļus, un lidojuma apkalpe nekad nav mazāka par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto.
- c) Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir licence un kvalifikācijas atzīmes, kas izdotas vai pieņemtas saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1178/2011 <sup>(1)</sup> un kas atbilst tiem uzticētajiem pienākumiem.
- d) Lidojuma apkalpes locekli lidojumā var aizvietot cits atbilstoši kvalificēts lidojuma apkalpes loceklis.
- e) Ekspluatants, izmantojot tādu lidojuma apkalpes locekļu pakalpojumus, kuri strādā kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, kā arī attiecīgās Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikuma (*Part-FCL*) prasības, tostarp prasības par nesenu pieredzi, kā arī ņem vērā visus pakalpojumus, ko lidojuma apkalpes loceklis veic citam ekspluatantam(-iem), īpaši nosakot:

1) kopējo gaisa kuģu tipu vai variantu skaitu; un

2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

**ORO.FC.105 Kapteiņa/komandiera iecelšana**

- a) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.e punktu ekspluatants vienu lidojuma apkalpes pilotu, kuram ir kapteiņa kvalifikācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*), ieceļ par gaisa kuģa kapteini/komandieri.
- b) Ekspluatants par kapteini/komandieri ieceļ tikai lidojuma apkalpes locekli, kam ir:
  - 1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā obligātā pieredze;
  - 2) atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu, lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un lidojuma procedūrām;
  - 3) tādu lidojumu gadījumā, kad izmanto vairākas apkalpes, un ja otrs pilots tiek paaugstināts par kapteini/komandieri, – ir pabeidzis ekspluatanta rīkotu komandieru kursu.
- c) Kapteinis/komandieris vai pilots, kam var uzticēt gaisa kuģa vadību, iepriekš ir ieguvis atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu vai reģionu, lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un lidojuma procedūrām. Zināšanas par maršrutu/reģionu un lidlauku uztur, vismaz vienu reizi 12 mēnešos veicot lidojumu attiecīgajā maršrutā, reģionā vai uz attiecīgo lidlauku.
- d) Komerciālajos gaisa pārvadājumos iesaistītajām B klases lidmašīnām, ar kurām lido dienā saskaņā ar VFR, c) apakšpunktu nepiemēro.

<sup>(1)</sup> OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp.

**ORO.FC.110 Lidotājs–inženieris**

Ja lidmašīnas projektā ir paredzēta atsevišķa darba vieta lidotājam–inženierim, lidojuma apkalpē jāiekļauj viens apkalpes loceklis, kas ir pienācīgi kvalificēts saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem.

**ORO.FC.115 Apkalpes darba optimizācijas (CRM) mācības**

- a) Lidojuma apkalpes loceklis pirms darba sākšanas apgūst saviem lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajiem pienākumiem atbilstīgu CRM.
- b) CRM elementus iekļauj gaisa kuģa tipam vai klasei atbilstīgās apmācības vai periodiskās apmācības programmā, kā arī komandieru kursu programmā.

**ORO.FC.120 Eksploatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība**

- a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma ar lidmašīnu vai helikopteru lidojuma apkalpes loceklis pabeidz eksploatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu, ja:
  - 1) pāreja notiek uz gaisa kuģi, kuram vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme;
  - 2) apkalpes loceklis stājas darbā pie kāda eksploatanta.
- b) Eksploatanta rīkota pārkvalifikācijas kursa programmā iekļauj apmācību, izmantojot tās gaisa kuģu iekārtas, kas saistītas ar attiecīgajiem lidojuma apkalpes locekļu pienākumiem.

**ORO.FC.125 Atšķirību un iepazīšanas mācības**

- a) Lidojuma apkalpes loceklis ir pabeidzis atšķirību vai iepazīšanas apmācību, ja tas noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*) vai ja tiek mainītas ierīces vai procedūras, kuru dēļ nepieciešamas papildu zināšanas par pašlaik ekspluatējamo gaisa kuģu tipiem vai variantiem.
- b) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka, kad šāda atšķirību un iepazīšanas apmācība ir vajadzīga.

**ORO.FC.130 Periodiskā apmācība un pārbaudes**

- a) Visi lidojuma apkalpes locekļi apmeklē ikgadēju periodiskās apmācības kursu un apmācību uz zemes, kas attiecas uz to gaisa kuģu tipu un variantu, ar ko viņš/viņa veic lidojumus, tostarp apmācību par visu avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu.
- b) Periodiski veic katra lidojuma apkalpes locekļa profesionalitātes pārbaudi, lai lidojuma apkalpes loceklis pierādītu prasmi veikt standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

**ORO.FC.135 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa**

Lidojuma apkalpes locekļi, kurus drīkst norīkot lidojumu veikšanai no jebkura pilota sēdekļa, pabeidz attiecīgu apmācību un kārtu pārbaudījumus, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

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

- a) Lidojuma apkalpes locekļi, kas ekspluatē vairāk nekā vienu gaisa kuģu tipu vai variantu, atbilst šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām attiecībā uz katru tipu un variantu, izņemot tad, ja datos, kas noteikti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003, konkrētajam tipam vai variantam ir paredzēti atvieglojumi attiecībā uz apmācību, pārbaudēm un neseno pieredzi.
- b) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka atbilstīgas procedūras un/vai ekspluatācijas ierobežojumus jebkuram gadījumam, kad ekspluatē vairāk par vienu gaisa kuģu tipu vai variantu.

**ORO.FC.145 Apmācības nodrošināšana**

- a) Visu apmācību, kas minēta šajā apakšdaļā, veic:
  - 1) saskaņā ar apmācības programmām un mācību plāniem, ko sagatavojis eksploatants un iekļāvis lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;
  - 2) attiecīgi kvalificēts personāls. Darbiniekiem, kas atbild par mācību lidojumiem un apmācību ar lidojumu simulācijas trenāžiem, jāatbilst Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*) noteiktajām kvalifikācijas prasībām.



- b) Eksploatants, izstrādājot apmācības programmas un mācību plānus, attiecīgā gadījumā tajos iekļauj obligātos konkrētā tipa elementus, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotajos datos.
- c) Apmācības un pārbaudījumu programmas, kā arī apmācības plānus un individuālu lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (*FSTD*) izmantošanu apstiprina kompetentā iestāde.
- d) *FSTD*, ciktāl tas praktiski iespējams, ir identiska eksploatanta gaisa kuģim. Vajadzības gadījumā *FSTD* un gaisa kuģa atšķirības apraksta un tās aplūko instruktāžas vai attiecīgi apmācības laikā.
- e) Eksploatants ievieš sistēmu, ar kuru atbilstīgi pārraudzīt *FSTD* izmaiņas un nodrošināt, ka šīs izmaiņas neietekmē mācību programmu piemērotību.

#### **ORO.FC.200 Lidojuma apkalpes sastāvs**

- a) Lidojuma apkalpē nedrīkst būt vairāk par vienu lidojuma apkalpes locekli bez pieredzes.
- b) Komandieris var deleģēt lidojuma vadīšanu citam pilotam, kas ir pienācīgi kvalificēts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*) ar nosacījumu, ka tiek nodrošināta atbilstība ORO.FC.105. punkta b) apakšpunkta 1. punkta, b) apakšpunkta 2. punkta un c) apakšpunkta prasībām.
- c) Īpašas prasības lidojumiem saskaņā ar instrumentālā lidojuma noteikumiem (*IFR*) vai nakts laikā.
  - 1) Minimālais lidojuma apkalpes locekļu skaits ir divi piloti visām turbopropelleru lidmašīnām, kuru maksimālā operatīvā pasažieru vietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk par deviņām vietām, un visām turboreaktīvām lidmašīnām.
  - 2) Lidmašīnas, kas nav c) apakšpunkta 1) daļā minētās lidmašīnas, ekspluatē ar minimālo lidojuma apkalpi, kurā ir divi piloti, izņemot tad, ja tiek nodrošināta atbilstība ORO.FC.202. punktam, kad šādas lidmašīnas var ekspluatēt ar vienu pilotu.
- d) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai.
  - 1) Visiem lidojumiem ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 19 vietas, un veicot lidojumus atbilstīgi *IFR* ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk nekā 9 vietas:
    - i) minimālā lidojuma apkalpe ir divi piloti; un
    - ii) komandierim ir aviokompāniju transporta pilota apliecība (helikopteriem) (*ATPL(H)*) ar instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi, kas izdota saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*).
  - 2) Lidojumus, kas nav paredzēti d) apakšpunkta 1. punktā, var ekspluatēt ar vienu pilotu atbilstīgi *IFR* vai nakts laikā ar nosacījumu, ka ir nodrošināta atbilstība ORO.FR.202. punktam.

#### **ORO.FC.A.201 Lidojuma apkalpes locekļu maiņa lidojuma laikā**

- a) Komandieris lidojuma vadību var deleģēt:
  - 1) citam kvalificētam komandierim; vai
  - 2) lidojumos augstāk par lidojuma līmeni (*FL*) 200 – pilotam, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:
    - i) *ATPL*;
    - ii) pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība, kā noteikts ORO.FC.220. punktā;
    - iii) visi periodiskās apmācības kursi un pārbaudes, kā noteikts ORO.FC.230 un ORO.FC.240. punktā;
    - iv) maršruta/reģiona un lidlauka kompetences kvalifikācija saskaņā ar ORO.FC.105. punktu.
- b) Otro pilotu var nomainīt:
  - 1) cits pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju;
  - 2) veicot lidojumus augstāk par *FL* 200, maiņas pilots kreisēšanas fāzē, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:
    - i) derīga komercpilota apliecība (*CPL*) ar instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi;

- ii) pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība saskaņā ar ORO.FC.220. punktā noteiktajām prasībām, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai;
  - iii) periodiskā apmācība un pārbaudes, kā noteikts ORO.FC.230. punktā, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai.
- c) Lidotāju-inženieri lidojumā var nomainīt atbilstīgi kvalificēts lidojuma apkalpes loceklis saskaņā ar piemērojamajiem valsts noteikumiem.

#### **ORO.FC.202 Eksploatācija ar vienpilota apkalpi saskaņā ar IFR vai nakts laikā**

Lai ORO.FC.200. punkta c) apakšpunkta 2. punktā un d) apakšpunkta 2. punktā minētos lidojumus saskaņā ar IFR vai naktī drīkstētu veikt viens pilots, ievēro šādas prasības.

- a) Eksploatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauj pilotu pārkvalifikācijas un periodiskās apmācības programmu, kurā ir iekļautas papildu prasības eksploatācijai ar vienpilota apkalpi. Proti, pilotam ir bijusi apmācība par šādām eksploatanta procedūrām:
- 1) dzinēju eksploatācija un rīcība ārkārtas situācijās;
  - 2) standarta, nestandarta un ārkārtas situāciju kontrollapu lietošana;
  - 3) gaisa satiksmes vadības (ATC) sakari;
  - 4) izlidošanas un pieejas procedūras;
  - 5) autopilota lietošana (attiecīgos gadījumos);
  - 6) vienkāršotas lidojuma dokumentācijas lietošana;
  - 7) vienpilota lidojuma apkalpes darba optimizācija.
- b) ORO.FC.230. punktā prasītās periodiskās pārbaudes vienpilota apkalpe veic eksploatācijai raksturīgā vidē, atbilstīgi gaisa kuģa tipam vai klasei.
- c) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu saskaņā ar IFR:
- 1) attiecīgā tipa vai klases lidmašīnā saskaņā ar IFR ir nolidojis vismaz 50 stundas, no tām vismaz 10 stundas komandiera statusā; un
  - 2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu:
    - i) veicis piecus lidojumus saskaņā ar IFR, tostarp trīs instrumentālas pieejas procedūras, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai
    - ii) nokārtojis IFR instrumentālas pieejas pārbaudi.
- d) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu naktī:
- 1) naktī nolidojis vismaz 15 stundas, kuras var iekļaut c) apakšpunkta 1. punktā paredzēto 50 lidojuma stundu skaitā, kas lidotas saskaņā ar IFR; un
  - 2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu:
    - i) veicis trīs pacelšanās un nosēšanās manevrus naktī, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai
    - ii) nokārtojis pacelšanās un nosēšanās pārbaudi naktī.
- e) Pilots, kas veic lidojumus ar helikopteru saskaņā ar IFR:
- 1) saskaņā ar IFR kopumā nolidojis 25 stundas attiecīgajā eksploatācijas vidē; un
  - 2) konkrēta tipa helikopterā, kas apstiprināts lidojumiem ar vienu pilotu saskaņā ar IFR, pildot vienpilota apkalpes pienākumus, nolidojis 25 stundas, no kurām 10 stundas drīkst būt uzraudzīta lidojuma stundas, tostarp saskaņā ar IFR veikti pieci lidojumu sektori reisa apstākļos, izmantojot vienpilota procedūras; un

- 3) iepriekšējo 90 dienu laikā:
- i) pildot vienpilota apkalpes pienākumus, šim nolūkam apstiprinātā helikopterā veicis piecus lidojumus saskaņā ar *IFR*, tostarp trīs instrumentālas pieejas manevrus; vai
  - ii) pildot attiecīgā helikoptera tipa vienpilota apkalpes pienākumus, lidojumu trenāžieru iekārtā (*FTD*) vai pilnīgā lidojumu trenāžierī (*FFS*) nokārtojies saskaņā ar *IFR* veiktu instrumentālas pieejas procedūru pārbaudi.

#### **ORO.FC.205 Kursi komandieriem**

- a) Lidmašīnu un helikopteru komandieru kursu programmā ir vismaz šādi elementi:
- 1) apmācība *FSTD*, tostarp apmācība lidojumam reisa apstākļos (*LOFT*) un/vai mācību lidojumi;
  - 2) ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude, pildot komandiera pienākumus;
  - 3) komandiera pienākumu apgūšana;
  - 4) mācības uzraudzītā lidojumā reisa apstākļos komandiera statusā, lidojot vismaz:
    - i) 10 lidojumu sektorus lidmašīnā; un
    - ii) helikoptera gadījumā – 10 stundas, tostarp 10 lidojumu sektorus;
  - 5) komandiera pārbaudes nokārtošana lidojumā reisa apstākļos un atbilstīgu zināšanu par paredzētā lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, pierādīšana; un
  - 6) apkalpes darba optimizācijas mācības.

#### **ORO.FC.215 Apkalpes darba optimizācijas (CRM) sākotnējā apmācība, ko rīko ekspluatants**

- a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma sākšanas lidojuma apkalpes loceklis pabeidz sākotnējo CRM apmācību.
- b) Sākotnējo CRM apmācību vada vismaz viens CRM pasniedzējs ar atbilstīgu kvalifikāciju, kam konkrētās jomās var palīdzēt attiecīgi speciālisti.
- c) Ja lidojuma apkalpes loceklis iepriekš nav apguvis teorētiskās mācības par cilvēkfaktoriem *ATPL* līmenī, tad pirms sākotnējās CRM apmācības (vai apvienojot ar to) viņš/viņa pabeidz ekspluatanta rīkotu teorētisku kursu, kura pamatā ir *ATPL* mācību programma par cilvēka veiktspēju un ierobežojumiem, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumā (*Part-FCL*).

#### **ORO.FC.220 Ekspluatanta rīkota pārqualifikācija un pārbaudes**

- a) CRM apmācību iekļauj ekspluatanta rīkotajā pārqualifikācijas kursā.
- b) Ja lidojuma apkalpes loceklis ir sācis apgūt ekspluatanta rīkotu pārqualifikācijas 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, pārqualifikācijas kursu laikā drīkst norīkot lidojumos ar cita tipa B klases lidmašīnām tādā mērā, lai būtu iespējams nodrošināt ekspluatāciju.
- c) Lidojuma apkalpes loceklim vajadzīgo ekspluatanta rīkoto pārqualifikācijas kursa apjomu nosaka, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītās kvalifikācijas un pieredzes prasības, kā arī ņemot vērā viņa/viņas iepriekšējo sagatavotību un pieredzi.
- d) Lidojuma apkalpes loceklis:
- 1) pirms uzraudzīta reisa lidojuma (*LIFUS*) sākšanas nokārto ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi un pabeidz apmācību avārijas un drošības iekārtu lietošanā, kā arī kārto pārbaudījumus; un
  - 2) pēc uzraudzīta reisa lidojumu beigšanas veic pārbaudi lidojumā reisa apstākļos. B klases lidmašīnām *LIFUS* var veikt ar jebkuru atbilstīgās klases lidmašīnu.

- e) Lidmašīnu piloti, kam tipa kvalifikācija piešķirta, pamatojoties uz mācībām bez prakses lidmašīnā (*ZFTT*):
- 1) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes vai ekspluatanta rīkotas atbilstīgas apmācības uzsāk uzraudzītus lidojumus reisa apstākļos. Šīs apmācības saturu apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;
  - 2) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes *FSTD* trenāžierī veic sešas pacelšanās un nosēšanās, ko uzrauga lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors (*TRI(A)*) otra pilota sēdvietā. Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos paredzētas pielāides. Ja 21 dienas laikā minētās pacelšanās un nosēšanās nav veiktas, ekspluatants nodrošina apmācību kvalifikācijas atjaunināšanai. Šīs apmācības saturu apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;
  - 3) pirmās četras *LIFUS* pacelšanās un nosēšanās veic lidmašīnā tipa kvalifikācijas instruktora (*TRI(A)*) uzraudzībā, kas ir ieņēmis otra pilota sēdvietu. Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos paredzētas pielāides.

#### **ORO.FC.230 Periodiskā apmācība un pārbaudes**

- a) Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes, kas attiecas uz to gaisa kuģa tipu vai variantu, ar kuru tie veic lidojumus.
- b) *Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude*
- 1) Ekspluatants, komplektējot lidojuma apkalpi, parasti pārbauda katra lidojuma apkalpes locekļa kvalifikāciju, lai pierādītu prasmi standarta, nestandarta un ārkārtas procedūru veikšanā.
  - 2) Ja lidojuma apkalpes loceklim ekspluatācija būs jāveic saskaņā ar *IFR*, kvalifikācijas pārbaude attiecīgi norit bez ārējiem vizuāliem orientieriem.
  - 3) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 6 kalendāra mēnešus. Ja B klases lidmašīnu ekspluatācija saskaņā ar *VFR* notiek dienā, sezonā, kas nav ilgāka par 8 secīgiem mēnešiem, ir pietiekami, ja ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi kārtu vienu reizi. Kvalifikācijas pārbaude norisinās pirms komerciālu gaisa pārvadājumu sākšanas.
  - 4) Lidojuma apkalpes locekļiem, kuri veic lidojumus ar helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi var rīkot tikai vienā no to attiecīgo tipu helikopteriem, uz kuriem tiem ir kvalifikācija. Ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi ikreiz rīko ar to helikoptera tipu, kas nesen izmantots kvalifikācijas pārbaudē. Attiecīgos helikopteru tipus, ko var izmantot ekspluatanta rīkotajās kvalifikācijas pārbaudēs, norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
  - 5) Neskarot ORO.FC.145. punkta a) apakšpunkta 2. punktu, apkalpes locekļu, kuri veic lidojumus ar helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, kā arī ar B klases lidmašīnām, pārbaudi drīkst vadīt ekspluatanta norīkots komandieris ar atbilstīgu kvalifikāciju, kas apguvis *CRM* jēdzienus un *CRM* prasmju novērtēšanas iemaņas. Ekspluatants kompetento iestādi informē par ieceltajām personām.
- c) *Pārbaude reisa apstākļos*
- 1) Katrs lidojuma apkalpes loceklis tiek pārbaudīts gaisa kuģī reisa apstākļos, lai pierādītu prasmi darboties standarta reisa lidojumā atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatas prasībām. Pārbaude reisa apstākļos ir derīga 12 kalendāra mēnešus.
  - 2) Neskarot ORO.FC.145. punkta a) apakšpunkta 2. punktu, pārbaudi reisa apstākļos drīkst vadīt ekspluatanta norīkots komandieris ar atbilstīgu kvalifikāciju, kas apguvis *CRM* jēdzienus un *CRM* prasmju novērtēšanas iemaņas.
- d) *Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes*
- Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst visu gaisa kuģī atrodošos avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu un kārtu pārbaudījumu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude ir derīga 12 kalendāra mēnešus.
- e) *CRM apmācība*
- 1) *CRM* apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.
  - 2) Katrs lidojuma apkalpes loceklis apgūst īpašu modulāru *CRM* apmācības kursu. Visi galvenie *CRM* apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā trīs gadu periodā.

- f) Katrs lidojuma apkalpes loceklis vismaz reizi 12 kalendāra mēnešos iziet apmācību uz zemes, kā arī lidojumos ar *FSTD* vai gaisa kuģi, vai arī apvienotu apmācību *FSTD* un gaisa kuģi.
- g) Derīguma termiņi, kas minēti b) apakšpunkta 3. punktā, kā arī c) un d) apakšpunktā, sākas pēc tā mēneša beigām, kad pārbaude notikusi.
- h) Ja šī apmācība vai pārbaudes notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.

#### **ORO.FC.235 Pilota kvalifikācija, lai veiktu savus pienākumus no jebkura pilota sēdekļa**

- a) Komandieri, kuriem – saskaņā ar saviem pienākumiem – jāspēj nodrošināt ekspluatāciju no jebkura pilota sēdekļa un pildīt otrā pilota pienākumus, vai komandieri, kas veic apmācību vai pārbaudi vai veikšanas pienākumus, pabeidz papildu apmācības kursu un nokārto pārbaudi, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Šī pārbaude var notikt kopā ar ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzēto kvalifikācijas pārbaudi, ko rīko ekspluatants.
- b) Papildu apmācībā un pārbaudē ir vismaz:
  - 1) dzinēja atteice pacelšanās laikā;
  - 2) pieeja un otrais aplis, vienam dzinējam nedarbojoties; un
  - 3) nosēšanās, vienam dzinējam nedarbojoties.
- c) Helikopteru komandieru kvalifikāciju pārbauda, līdztekus pārbaudot arī helikoptera vadīšanu kā kreisās, tā labās puses sēdekļi; ja tipa kvalifikācijas pārbaudi apvieno ar ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi, komandieris apmācības kursu apgūst un pārbaudījumu kārtā sēdekļi, kurā viņš/ viņa parasti vada helikopterus.
- d) Ja ar gaisa kuģi veic manevrus ar dzinēja atteici, dzinēja atteici imitē.
- e) Veicot pienākumus otrā pilota sēdekļi, arī ORO.FC.230. punktā noteiktajām pārbaudēm attiecībā uz lidojumu veikšanu komandiera sēdekļi jābūt derīgām un tādām, kas ir spēkā.
- f) Pilots, kas nomaina komandieri, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotām kvalifikācijas pārbaudēm ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām viņš/ viņa parasti neatbild. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdekļi.
- g) Pilots, kas nav komandieris, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotām kvalifikācijas pārbaudēm 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 sēdekļi.

#### **ORO.FC.240 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija**

- a) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajās un kompetentās iestādes apstiprinātajās procedūrās vai ekspluatācijas ierobežojumos, ekspluatējot vairāk par vienu gaisa kuģu tipu vai variantu, ir iekļauta:
  - 1) lidojuma apkalpes locekļa obligātā pieredze;
  - 2) obligātā pieredze lidojumos ar viena tipa vai varianta gaisa kuģi, kas vajadzīga, lai sāktu apmācību ar citu gaisa kuģu tipu vai variantu un tā ekspluatāciju;
  - 3) process, kādā vienam gaisa kuģu tipam vai variantam kvalificētu lidojuma apkalpi apmāca un pārkvalificē citam gaisa kuģu tipam vai variantam; un
  - 4) visas katram tipam vai variantam piemērojamās nesenās pieredzes prasības.
- b) Ja lidojuma apkalpes loceklis vada gan helikopterus, gan lidmašīnas, šis lidojuma apkalpes loceklis drīkst ekspluatēt tikai viena tipa helikopterus un viena tipa lidmašīnu.
- c) Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vienmēr vada tikai viens pilots un ar kurām lido dienā saskaņā ar *VFR*,
  - a) apakšpunktu nepiemēro. Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vada tikai viens pilots, b) apakšpunktu nepiemēro.

**ORO.FC.A.245 Alternatīvā mācību un kvalifikācijas programma**

- a) Lidmašīnas ekspluatants, kam ir atbilstīga pieredze, vienu vai vairākas lidojuma apkalpes apmācības un pārbaudījumu prasības var aizstāt ar alternatīvu apmācības un kvalifikācijas programmu (ATQP), ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kur ir:
- 1) SPA.LVO.120. punktā minētās prasības par lidojuma apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju;
  - 2) pārkvalifikācija un pārbaudes;
  - 3) atšķirību un iepazīšanas apmācība;
  - 4) kurss komandieriem;
  - 5) periodiska apmācība un pārbaudes; un
  - 6) vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija.
- b) ATQP iekļauj tādu apmācību un pārbaudes, kas nodrošina un uztur vismaz tādu pašu kvalifikācijas līmeni, kas sasniegts atbilstīgi ORO.FC.220. un ORO.FC.230. punkta noteikumiem. Lai kompetentā iestāde apstiprinātu ATQP, vispirms jāpierāda lidojuma apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmenis.
- c) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu ATQP apstiprināšanai, kompetentajai iestādei iesniedz īstenošanas plānu, kur apraksta arī paredzamo lidojuma apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmeni.
- 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 kalendāra mēnešus. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja LOE notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
- e) Pēc apstiprinātās ATQP divu gadu darbības ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju ORO.FC.230. punktā noteikto pārbažu derīguma termiņu drīkst pagarināt šādi.
- 1) Ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi – līdz 12 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
  - 2) Pārbaudi reisa apstākļos – līdz 24 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 6 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
  - 3) Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudi – līdz 24 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 6 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.

**ORO.FC.A.250 Komandieri ar CPL(A)**

- a) CPL(A) turētājs (lidmašīnām) komerciālos gaisa pārvadājumus vienpilota lidmašīnas komandiera statusā veic tikai tad, ja:
- 1) veicot pasažieru pārvadājumus saskaņā ar VFR tālāk par 50 jūras jūdžu (90 km) rādiusu no izlidošanas lidlauka, viņš/viņa ir lidojis vismaz 500 stundas vai viņam/viņai ir derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme; vai
  - 2) veicot lidojumus ar daudzdzinēju lidmašīnu saskaņā ar IFR, viņš/viņa ir lidojis vismaz 700 stundas, tostarp 400 stundas kapteiņa statusā. Šo stundu skaitā jābūt 100 IFR lidojumu stundām un 40 stundām – ar daudzdzinēju lidmašīnu. 400 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus vairāku pilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, divas stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot vienai stundai lidojuma laika kapteiņa statusā.
- b) B klases lidmašīnām, ar kurām lido dienā saskaņā ar VFR, a) apakšpunkta 1. punktu nepiemēro.

**ORO.FC.H.250 Komandieri ar CPL(H)**

- a) *CPL(H)* turētājs (helikopteriem) komerciālos gaisa pārvadājumus vienpilota helikoptera komandiera statusā veic tikai tad, ja:
- 1) veicot lidojumus ar helikopteriem saskaņā ar *IFR*, viņš/viņa ir lidojis vismaz 700 stundas, tostarp 300 stundas kapteiņa statusā. Šo stundu skaitā jābūt 100 stundām saskaņā ar *IFR*. 300 lidojuma stundas kapteiņa statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus vairāku pilotu lidojuma apkalpes sistēmā, kas paredzēta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, divas stundas lidojuma laika otrā pilota statusā pielīdzinot vienai stundai lidojuma laika kapteiņa statusā.
  - 2) veicot lidojumus vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC) naktī, viņai/viņam ir:
    - i) derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme; vai
    - ii) 300 lidojuma stundu helikoptera vadīšanas pieredze, tostarp 100 lidojuma stundas kapteiņa statusā un 10 stundu pieredze nakts lidojumos.

## CC APAKŠDAĻA

**SALONA APKALPE****ORO.CC.005 Darbības joma**

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar salona apkalpi.

## 1. SADAĻA

**Vispārējās prasības****ORO.CC.100 Salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs**

- a) Salona apkalpes locekļu skaitu nosaka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.a punktu, ņemot vērā ekspluatācijas īpatnības vai attiecīgā plānotā lidojuma apstākļus. Ekspluatējot gaisa kuģi, kura MOPSC ir lielāka par 19 vietām, un pārvadājot vienu vai vairākus pasažierus, apkalpē jābūt vismaz vienam salona apkalpes loceklim.
- b) Lai nodrošinātu atbilstību a) apakšpunktam, minimālais salona apkalpes locekļu skaits ir lielākais no turpmāk minētajiem:
- 1) salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts gaisa kuģa sertifikācijas procesa laikā saskaņā ar piemērojamajām sertifikācijas specifikācijām, attiecīgajai ekspluatanta izmantotajai gaisa kuģa salona konfigurācijai; vai
  - 2) ja 1. punktā paredzētais skaits nav noteikts – salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts gaisa kuģa sertifikācijas procesa laikā attiecībā uz maksimālo sertificēto pasažieru vietu konfigurāciju, to samazinot par 1 vienību uz katrām 50 pasažieru vietām, kas ietilpst ekspluatanta izmantotajā gaisa kuģa salona konfigurācijā, attiecībā pret maksimālo sertificēto vietu konfigurāciju; vai
  - 3) viens salona apkalpes loceklis uz katrām 50 pasažieru vietām (neraugoties uz to, vai tās aizņemtas vai ne), kas uzstādītas ekspluatācijai paredzētā gaisa kuģa vienā klājā.
- c) Ja lidojumā ir norīkots vairāk nekā viens salona apkalpes loceklis, ekspluatants vienu no šiem salona apkalpes locekļiem norīko par atbildīgo, kas atskaitās kapteinim/komandierim.

**ORO.CC.110 Nosacījumi norīkošanai darbā**

- a) Par gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem var norīkot tikai personas, kas:
- 1) ir sasniegušas vismaz 18 gadu vecumu;
  - 2) saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 IV pielikumā (*Part-MED*) noteiktajām piemērojamajām prasībām medicīniskajām veselības pārbaudēm ir atzītas par fiziski un garīgi veselām, lai droši spētu veikt darba uzdevumus un pienākumus; un
  - 3) ir sekmīgi apguvušas visus šajā apakšdaļā prasītos apmācības kursus, nokārtojušas pārbaudījumus un spēj veikt savus pienākumus atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.

b) Pirms tādu salona apkalpes locekļu norīkošanas pienākumu pildīšanai, kuri strādā kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, ekspluatants pārlicinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, ņemot vērā visus pakalpojumus, ko salona apkalpes loceklis veic citam(-iem) ekspluatantam(-iem), lai konkrēti noteiktu:

- 1) ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai variantu kopējo skaitu; un
- 2) piemērojamās lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

c) Pasažieriem skaidri norāda kā ekspluatācijā iesaistītos salona apkalpes locekļus, tā viņu pienākumus pasažieru drošības garantēšanā un lidojuma laikā.

#### **ORO.CC.115 Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes**

a) Ekspluatants katram apmācības kursam izstrādā detalizētu programmu un apmācības plānu, ņemot vērā šajā apakšdaļā un attiecīgā gadījumā Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikumā (*Part-CC*) noteiktās piemērojamās prasības, lai raksturotu salona apkalpes locekļu uzdevumus un pienākumus.

b) Katrā apmācības kursā ietilpst teorētiskās un praktiskās mācības līdz ar katrai tēmai atbilstīgu individuālu vai kopēju praksi, lai katram salona apkalpes loceklim nodrošinātu un uzturētu šīs apakšdaļas prasībām atbilstīgu kvalifikācijas līmeni.

c) Katru apmācības kursu vada:

- 1) strukturēti un atbilstīgi reālajai situācijai; un
- 2) darbinieki ar apmācības programmā iekļautajiem priekšmetiem atbilstīgu kvalifikāciju.

d) Šajā sadaļā prasītās apmācības laikā vai pēc tās, izņemot apkalpes darba optimizācijas (CRM) apmācību, pārbauda katra salona apkalpes locekļa zināšanas visās attiecīgās apmācības programmas tēmās. Darbinieki ar atbilstīgu kvalifikāciju veic pārbaudes, lai pārlicinātos, vai salona apkalpes loceklis ir ieguvis un/vai uztur vajadzīgo kvalifikācijas līmeni.

e) CRM apmācības kursus vai attiecīgā gadījumā CRM moduļu apmācību vada salona apkalpes CRM instruktors. Ja CRM apmācības elementus iekļauj citos apmācībasursos, salona apkalpes CRM instruktors izstrādā apmācības plānu un vada tā izpildi.

#### **ORO.CC.120 Sākotnējās apmācības kurss**

a) Katrs jaunpieņacējs, kam, stājoties darbā, nav derīgas salona apkalpes locekļa apliecības, kas izdota saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikuma (*Part-CC*) noteikumiem:

- 1) apgūst minētā pielikuma CC.TRA.220. punktā noteikto sākotnējās apmācības kursu; un
- 2) pirms pārējo šajā apakšdaļā prasīto apmācības kursu sākšanas sekmīgi nokārto saistīto eksamināciju.

b) Sākotnējās apmācības programmas elementus var kombinēt ar pirmo apmācību, kas iegūta atbilstīgi konkrētam gaisa kuģu tipam un ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas satvarā, ievērojot CC.TRA.220. punktā noteiktās prasības un visus šos apmācības elementus reģistrējot kā sākotnējās apmācības kursa elementus attiecīgā salona apkalpes locekļa apmācības dokumentācijā.

#### **ORO.CC.125 Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants**

a) Katrs salona apkalpes loceklis apgūst konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācības kursu un ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu un nokārto attiecīgu pārbaudījumu, pirms:

- 1) ekspluatants viņu norīko darbā par salona apkalpes locekli; vai
- 2) ekspluatants viņu norīko darbā cita tipa gaisa kuģī.

b) Ekspluatants, izstrādājot apmācības programmas un mācību plānus konkrētam gaisa kuģa tipam un pārkvalifikācijas programmām, attiecīgā gadījumā tajos iekļauj obligātos konkrētā tipa elementus, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotajos datos.



- c) Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgā apmācības programmā ir:
- 1) apmācība un praktiskās nodarbības atbilstīgā trenāžierī vai gaisa kuģī; un
  - 2) vismaz šādi konkrētam gaisa kuģu tipam raksturīgi elementi:
    - i) gaisa kuģa apraksts, kas attiecas uz salona apkalpes uzdevumiem;
    - ii) visas gaisa kuģa drošības ierīces un sistēmas, kas saistītas ar salona apkalpes uzdevumiem;
    - iii) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;
    - iv) pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums;
    - v) ugunsdrošības un pretdūmu aizsardzības ierīces, ja tādas ir uzstādītas;
    - vi) evakuācijas trapa lietošanas apmācība, ja tāds ir uzstādīts;
    - vii) sēdekļu, ierobežotājsistēmu un skābekļa padeves sistēmas aprīkojuma ekspluatācija pilota darbnespējas gadījumā.
- d) Eksploatanta rīkotajā pārkvalifikācijas programmā attiecībā uz katru gaisa kuģu tipu, ko paredzēts ekspluatēt, ir:
- 1) apmācība un praktiskās nodarbības atbilstīgā trenāžierī vai gaisa kuģī;
  - 2) eksploatanta standarta procedūru apmācība, ko rīko salona apkalpes locekļiem, kurus pirmo reizi norīko darbā pie attiecīgā eksploatanta;
  - 3) vismaz šādi specifiski eksploatanta rīkotās apmācības elementi atbilstoši tā gaisa kuģa tipam, ko paredzēts ekspluatēt:
    - i) salona konfigurācijas apraksts;
    - ii) visu gaisa kuģī atrodošos pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums, paņemšana un lietošana;
    - iii) visas standarta un ārkārtas procedūras;
    - iv) darbs ar pasažieriem un pasažieru plūsmas kontrole;
    - v) apmācība rīcībai uguns vai dūmu gadījumā līdz ar visu ugunsdzēsības ierīču un aizsargaprīkojuma lietošanu gaisa kuģī;
    - vi) evakuācijas procedūras;
    - vii) procedūras pilota darbnespējas gadījumā;
    - viii) piemērojamās drošības prasības un procedūras;
    - ix) apkalpes darba optimizācija.

#### **ORO.CC.130 Atšķirību apmācība**

- a) Pirms norīkošanas darbā papildus ORO.CC.125. punktā prasītajai apmācībai salona apkalpes locekļi apgūst atbilstīgu atšķirību apmācības kursu un kārtu pārbaudījumu:
- 1) pašreiz ekspluatējamā varianta gaisa kuģī; vai
  - 2) pašreiz ekspluatējamā tipa vai varianta gaisa kuģī, kur ir atšķirīgs:
    - i) drošības aprīkojums;
    - ii) drošības un avārijas aprīkojuma izvietojums; vai
    - iii) atšķirīgas standarta un ārkārtas procedūras.

## b) Atšķirību apmācības programma:

- 1) tiek uzskatīta par nepieciešamu, pamatojoties uz atšķirībām, kas konstatētas, veicot salīdzinājumu ar konkrētā gaisa kuģu tipa apmācības programmu, ko salona apkalpes loceklis apguvis saskaņā ar ORO.CC.125. punkta c) un d) apakšpunktu; un
  - 2) tajā ir atšķirīgajiem apmācības elementiem atbilstīga apmācība un praktiskās nodarbības attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī.
- c) Eksploatants, izstrādājot atšķirību apmācības programmu un mācību plānu pašreiz ekspluatējamā konkrētā gaisa kuģa tipa variantam, attiecīgā gadījumā tajos iekļauj obligātos attiecīga gaisa kuģu tipa un tā variantu elementus, kā noteikts saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotajos datos.

**ORO.CC.135 Iepazīšanas apmācība**

Pēc tam, kad ir pabeigta konkrētajam gaisa kuģu tipam atbilstīga apmācība un eksploatanta ríkota pārkvalifikācija, un pirms norīkošanas darbā salona apkalpē, kuras locekļu obligātais skaits ir noteikts saskaņā ar ORO.CC.100. punktu, katrs salona apkalpes loceklis instruktora uzraudzībā iepazīst konkrētā tipa gaisa kuģi.

**ORO.CC.140 Periodiskā apmācība**

- a) Katrs salona apkalpes loceklis reizi gadā apmeklē periodisku apmācības kursu un nokārto pārbaudījumu.
- b) Periodiskā apmācība attiecas uz katra salona apkalpes locekļa darbībām standarta un ārkārtas procedūrās un vingrinājumiem katra ekspluatēšanai paredzēta konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģī.
- c) Konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgas apmācības elementi:
- 1) periodiskajā apmācībā ir katra tipa vai varianta parasto un pasažieru evakuācijas izeju darbības praktiskas simulācijas vingrinājumi, ko reizi gadā izpilda katrs salona apkalpes loceklis.
  - 2) Periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:
    - i) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;
    - ii) lidojuma apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, kā arī sēdekļu un ierobežotājsistēmu darbība, skābekļa padeves sistēmas praktisks demonstrējums pilota darbnespējai atbilstīgos apstākļos, ko attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;
    - iii) visu pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums; un
    - iv) glābšanas plostu vai avārijas trapa, ja tādi ir, demonstrējums.
- d) Konkrēta eksploatanta vajadzībām atbilstīgi apmācības elementi.
- 1) Ikgadēja periodiska apmācība:
    - i) visiem salona apkalpes locekļiem par:
      - A) visu uzstādīto vai gaisa kuģī novietoto drošības un avārijas ierīču izvietojumu un apiešanos ar tām; un
      - B) glābšanas vestu uzvilkšanu un pārnēsājamo skābekļa masku un elpošanas sistēmas aizsargierīču (PBE) lietošanu;
    - ii) pasažieru bagāžas priekšmetu izvietošana pasažieru salonā;
    - iii) procedūras saistībā ar gaisa kuģa virsmas kontamināciju;
    - iv) rīcība ārkārtas situācijās;
    - v) evakuācijas procedūras;
    - vi) incidentu un negadījumu pārskats;
    - vii) apkalpes darba optimizācija;

- viii) aviācijas medicīnas aspekti un pirmā medicīniskā palīdzība, kā arī attiecīgā aprīkojuma izmantošana;
  - ix) drošības procedūras.
- 2) Periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:
- i) pirotehnisku ierīču (īstu vai imitētu) lietošana;
  - ii) lidojuma apkalpes kontrollapas praktiskas lietošanas demonstrējums;
  - iii) reālas un praktiskas mācības, kā lietot visas ugunsdzēsības ierīces, tostarp aizsargapģērbu, kādas var būt attiecīgajā gaisa kuģī;
  - iv) visiem salona apkalpes locekļiem par:
    - A) ugunsgrēka dzēšanu lidmašīnā;
    - B) PBE uzlikšanu un lietošanu piedūmotā slēgtā telpā.
- e) Derīguma termiņi:
- 1) ikgadējās periodiskās apmācības derīguma termiņš ir 12 mēneši pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude;
  - 2) ja a) apakšpunktā prasītā periodiskā apmācība vai pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 3 kalendāra mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas sākotnējā derīguma termiņa beigās;
  - 3) papildu apmācības elementu, kas jāapgūst reizi trijos gados un kas minēti c) apakšpunkta 2. punktā un d) apakšpunkta 2. punktā, derīguma termiņš ir 36 kalendāra mēneši, skaitot no tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude.

#### **ORO.CC.145 Kvalifikācijas atjaunināšana**

- a) Ja salona apkalpes loceklis pēdējos sešos mēnešos, kamēr ir derīga pēdējā attiecīgā periodiskā apmācība un pārbaude:
- 1) lidojumos nav veicis nekādus pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai atjaunina kvalifikāciju un kārtu pārbaudījumu par katru tipa gaisa kuģi, ko paredzēts ekspluatēt; vai
  - 2) nav veicis konkrētā tipa gaisa kuģa salona apkalpes locekļa pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai attiecīgajā gaisa kuģī:
    - i) atjaunina kvalifikāciju un kārtu pārbaudījumu; vai
    - ii) piedalās divos iepazīšanas lidojumos saskaņā ar ORO.CC.135. punktu.
- b) Kvalifikācijas atjaunināšanas programmā par katru gaisa kuģu tipu ir vismaz:
- 1) rīcība ārkārtas situācijās;
  - 2) evakuācijas procedūras;
  - 3) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju, kā arī lidojuma apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;
  - 4) visu pārējo izeju, tostarp lidojuma apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrējums;
  - 5) visu attiecīgo pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un lietošana gaisa kuģī.
- c) Ja salona apkalpes locekļa pienākumu atjaunošana sākas pēdējās periodiskās apmācības un pārbaudes derīguma termiņa laikā, ekspluatants var nolemt kvalifikācijas atjaunināšanu aizstāt ar periodisko apmācību. Pēc šā derīguma termiņa beigām kvalifikācijas atjaunināšanu var aizstāt tikai ar konkrētam gaisa kuģu tipam atbilstīgu apmācību vai pārkvalifikācijas apmācību, ko ekspluatants rīko atbilstīgi ORO.CC.125. punktam.

## 2. SADAĻA

**Papildprasības komerciālajiem gaisa pārvadājumiem****ORO.CC.200 Vecākais salona apkalpes loceklis**

- a) Ja salona apkalpē jābūt vairāk nekā vienam loceklim, ekspluatants salona apkalpes sastāvā iekļauj vecāko salona apkalpes locekli.
- b) Ekspluatants par vecāko salona apkalpes locekli ieceļ tikai tādu salona apkalpes locekli, kam:
- 1) ir vismaz 1 gadu ilga pieredze salona apkalpes locekļa darbā; un
  - 2) ir sekmīgi pabeigts vecāko salona apkalpes locekļu apmācības kurss un nokārtots attiecīgais pārbaudījums.
- c) Vecāko salona apkalpes locekļu apmācības kursā ir visi vecākā salona apkalpes locekļa darba uzdevumi, un tajā ir vismaz šādi elementi:
- 1) pirmslidojuma instruktāža;
  - 2) sadarbība ar apkalpi;
  - 3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats;
  - 4) ziņošana par negadījumiem un incidentiem;
  - 5) cilvēkfaktori un apkalpes darba optimizācija (CRM); un
  - 6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.
- d) Vecākais salona apkalpes loceklis kapteiņa uzdevumā atbild par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteikto standarta ārkārtas procedūru veikšanu un koordinēšanu, tostarp – lidojuma un vispārējās drošības nolūkos – par tādu uzdevumu izpildes pārtraukšanu, kas nav saistīti ar drošību.
- e) Ekspluatants nosaka procedūras, kā izvēlēties kvalifikācijas ziņā nākamo piemērotāko salona apkalpes locekli, ko jau norīkota salona apkalpes locekļa darbnespējas gadījumā norīkot par vecāko salona apkalpes locekli. Ekspluatants kompetentajai iestādei ziņo par šo procedūru izmaiņām.

**ORO.CC.205 Salona apkalpes locekļu skaita samazinājums, veicot darbības uz zemes, kā arī neparedzētos apstākļos**

- a) Vienmēr, kad gaisa kuģī ir pasažieri, pasažieru nodalījumā jābūt ORO.CC.100. punktā noteiktajam obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.
- b) Ievērojot c) apakšpunktā minētos nosacījumus, šo skaitu var samazināt:
- 1) veicot standarta darbības uz zemes, kas nav saistītas ar degvielas uzpildīšanu/noliešanu, gaisa kuģim atrodoties stāvvietā; vai
  - 2) neparedzētos apstākļos, ja pasažieru skaits gaisa kuģī ir mazāks. Šajā gadījumā pēc lidojuma beigām kompetentajai iestādei iesniedz ziņojumu.
- c) Nosacījumi:
- 1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ir norādītas procedūras, ar kurām panāk atbilstīgu drošības līmeni, jo īpaši pasažieru evakuācijas gadījumos, ja salona apkalpes locekļu skaits ir samazināts;
  - 2) salona apkalpē ar samazinātu locekļu skaitu ietilpst vecākais salona apkalpes loceklis atbilstīgi ORO.CC.200. punkta noteikumiem;
  - 3) uz katriem 50 vai daļu no 50 pasažieriem, kas atrodas gaisa kuģa vienā klājā, ir nepieciešams vismaz viens salona apkalpes loceklis;
  - 4) veicot standarta darbības uz zemes ar gaisa kuģi, kurā vajadzīgs vairāk nekā viens salona apkalpes loceklis, saskaņā ar c) apakšpunkta 3. punktu noteikto salona apkalpes locekļu skaitu palielina tā, lai uz katru grīdas līmeņa avārijas izeju pāri būtu viens salona apkalpes loceklis.

**ORO.CC.210 Papildu nosacījumi norīkošanai darbā**

Konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģa salona apkalpes locekļu pienākumu veikšanai norīko darbā tikai personas:

- a) kam ir saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 290/2012 V pielikumu (*Part-CC*) izdota derīga apliecība;
- b) kas ir kvalificētas darbam attiecīgā tipa vai varianta gaisa kuģī saskaņā ar šīs apakšdaļas noteikumiem;
- c) atbilst pārējām šajā apakšdaļā un IV pielikumā (*Part-CAT*) noteiktajām piemērojamajām prasībām;
- d) valkā attiecīgā ekspluatanta salona apkalpes formastērpu.

**ORO.CC.215 Apmācības un pārbauzu programmas un saistīti dokumenti**

- a) Apmācības un pārbauzu programmas, kā arī šajā apakšdaļā paredzētos apmācības plānus apstiprina kompetentā iestāde, un tos norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- b) Kad salona apkalpes loceklis sekmīgi pabeidzis apmācības kursu un nokārtojis attiecīgo pārbaudījumu, ekspluatants:
  - 1) atjaunina ierakstus salona apkalpes locekļa apmācības dokumentācijā atbilstīgi ORO.MLR.115. punkta noteikumiem; un
  - 2) izsniedz viņam/viņai sarakstu ar atjauninātiem derīguma termiņiem, kas attiecas uz to gaisa kuģu tipu(-iem) vai variantu(-iem), kuru ekspluatācijai lidojuma apkalpes loceklim ir atbilstīga kvalifikācija.

**ORO.CC.250 Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija**

- a) Katrs salona apkalpes loceklis strādā ne vairāk kā trīs tipu gaisa kuģos, tomēr ar kompetentās iestādes atļauju salona apkalpes locekli drīkst norīkot darbā četru tipu gaisa kuģos, ja vismaz divos no šiem tipiem:
  - 1) ir līdzīgs drošības un avārijas aprīkojums, kā arī konkrētajam tipam raksturīgās standarta un ārkārtas procedūras; un
  - 2) tās standarta un ārkārtas procedūras, kas nav specifiskas konkrētajam tipam, ir identiskas.
- b) Lai piemērotu a) apakšpunktu, kā arī salona apkalpes apmācības un kvalifikācijas nolūkā ekspluatants nosaka:
  - 1) katru gaisa kuģi kā tipu vai variantu, attiecīgā gadījumā ņemot vērā saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 sagatavotos attiecīgos datus par konkrēto gaisa kuģu tipu vai variantu; un
  - 2) gaisa kuģu tipa variantus kā atšķirīgus tipus, ja tie nav līdzīgi šādos aspektos:
    - i) avārijas izeju darbība;
    - ii) pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un tips; un
    - iii) tipam specifiskas ārkārtas procedūras.

**ORO.CC.255 Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība**

- a) Ekspluatants atlasa, pieņem darbā, apmāca un pārbauda kvalifikāciju ikvienam salona apkalpes loceklim, ko paredzēts norīkot darbā kā vienīgo salona apkalpes locekli, ievērojot šā ekspluatācijas tipa kritērijus.
- b) Salona apkalpes locekļus, kam nav attiecīgas iepriekšējas pieredzes vienīgā salona apkalpes locekļa darbā, pieņem šādā darbā tikai pēc tam, kad viņi:
  - 1) papildus šajā apakšdaļā noteiktajām pārējām apmācībām un pārbaudēm apguvuši c) apakšpunktā noteikto apmācību;
  - 2) sekmīgi nokārtojuši pārbaudījumus, tādējādi pierādot, ka spēj veikt uzdevumus un pienākumus, ievērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktās procedūras; un
  - 3) attiecīgā tipa gaisa kuģī vismaz 20 stundas un 15 posmos piedalījušies iepazīšanas lidojumos, ko uzraudzījis salona apkalpes loceklis ar atbilstīgu pieredzi.

- c) Apmācībā īpašu uzmanību pievērš vienīgā salona apkalpes locekļa darba pienākumiem, un tajā ir šādi papildu elementi:
- 1) atbildība attiecībā pret komandieri par lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzēto salona drošības un ārkārtas procedūru īstenošanu;
  - 2) koordinācijas un saziņas ar lidojuma apkalpi nozīme, jo īpaši nepakļāvīgu vai traucējošu pasažieru savaldīšana;
  - 3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats;
  - 4) dokumentācija;
  - 5) ziņošana par negadījumiem un incidentiem; un
  - 6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.

#### TC APAKŠDAĻA

#### TEHNISKĀ APKALPE HEMS, HHO VAI NVIS LIDOJUMOS

##### ORO.TC.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar tehniskās apkalpes locekļiem neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*) komerciālajos gaisa pārvadājumos vai lidojumos, kuros izmanto nakts redzamības sistēmu (*NVIS*), vai veicot pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču (*HHO*).

##### ORO.TC.105 Nosacījumi norīkošanai darbā

- a) Komerciālos gaisa pārvadājumos ar gaisa kuģiem, lai veiktu *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* darbības, pieņem darbā tikai tādus tehniskās apkalpes locekļus, kas:
- 1) ir sasnieguši vismaz 18 gadu vecumu;
  - 2) ir fiziski un garīgi piemēroti drošai darba uzdevumu un pienākumu veikšanai;
  - 3) ir pabeiguši visus attiecīgos apmācības kursus, kas saskaņā ar šo apakšdaļu noteikti darba pienākumu izpildei;
  - 4) pārbaudē ir apliecinājuši, ka spēj veikt savus pienākumus atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.
- b) Pirms tādu tehniskās apkalpes locekļu pakalpojumu izmantošanas, kuri strādā kā pašnodarbināti un/vai kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, ekspluatants pārlicinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, ņemot vērā visus pakalpojumus, ko tehniskās apkalpes loceklis veic citam(-iem) ekspluatantam(-iem), lai konkrēti noteiktu:
- 1) ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai variantu kopējo skaitu;
  - 2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

##### ORO.TC.110 Apmācība un pārbaudes

- a) Ekspluatants atbilstīgi šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām izstrādā apmācības programmu ar tehniskās apkalpes locekļu uzdevumiem un pienākumiem.
- b) Katrs tehniskās apkalpes loceklis pēc sākotnējās apmācības pabeigšanas, ekspluatanta veiktās pārkvalifikācijas, atšķirību un periodiskās apmācības kārtā pārbaudījumu, lai pierādītu prasmi veikt standarta un ārkārtas procedūras.
- c) Katru apmācības kursu un pārbaudes vada darbinieki, kam ir atbilstīga kvalifikācija un pieredze attiecīgajā apmācības priekšmetā. Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz informāciju par eksaminētajiem.

##### ORO.TC.115 Sākotnējā apmācība

Pirms ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas katrs tehniskās apkalpes loceklis pabeidz sākotnējās apmācības kursu, kurā apgūst:

- a) vispārīgas teorētiskas zināšanas par aviāciju un aviācijas noteikumiem, proti, visus elementus saistībā ar tehniskās apkalpes uzdevumiem un pienākumiem;

- b) apmācību rīcībai uguns un dūmu gadījumā;
- c) gaisa kuģa tipam un darbības vietai atbilstīgas izdzīvošanas mācības uz zemes un ūdenī;
- d) aviācijas medicīnas jautājumus un pirmo palīdzību;
- e) saziņu un attiecīgos ORO.FC.115. un ORO.FC.215. punktā minētos CRM elementus.

#### **ORO.TC.120 Eksploatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība**

Katrs tehniskās apkalpes loceklis pabeidz:

- a) pārkvalifikācijas kursu ar attiecīgiem CRM elementiem, kuru eksploatants rīko:
  - 1) tehniskās apkalpes locekli pirmo reizi pieņemot darbā; vai
  - 2) tehniskās apkalpes locekli norīkojot darbā cita tipa vai klases gaisa kuģī, ja tajā ir atšķirīgs b) apakšpunktā minētais aprīkojums vai procedūras.
- b) Eksploatants pārkvalifikācijas kursā iekļauj:
  - 1) drošības un avārijas ierīču izvietojumu gaisa kuģī un to lietošanu;
  - 2) visas standarta un ārkārtas procedūras;
  - 3) gaisa kuģa aprīkojumu, kas vajadzīgs, lai gaisa kuģī vai uz zemes palīdzētu pilotam HEMS, HHO vai NVIS darbību laikā.

#### **ORO.TC.125 Atšķirību mācības**

- a) Ja ekspluatējamā tipa vai varianta gaisa kuģī tiek mainītas ierīces vai procedūras, katrs tehniskās apkalpes loceklis apmeklē atšķirību apmācības kursu.
- b) Eksploatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā konkrētā gadījumā, kad šāda atšķirību apmācība ir vajadzīga.

#### **ORO.TC.130 Iepazīšanas lidojumi**

Katrs tehniskās apkalpes loceklis pēc eksploatanta rīkotas pārkvalifikācijas un pirms HEMS, HHO vai NVIS tehniskās apkalpes locekļa darba pienākumu pildīšanas veic iepazīšanas lidojumus.

#### **ORO.TC.135 Periodiskā apmācība**

- a) Katrs tehniskās apkalpes loceklis reizi 12 mēnešos piedalās periodiskā apmācībā, kas attiecas uz to gaisa kuģa tipu vai klasi un aprīkojumu, ar ko tehniskās apkalpes loceklis strādā. CRM apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.
- b) Periodiskajā apmācībā ietilpst teorētiskās un praktiskās mācības un prakse.

#### **ORO.TC.140 Kvalifikācijas atjaunināšana**

- a) Katrs tehniskās apkalpes loceklis, kas iepriekšējos 6 mēnešos nav piedalījies lidojumos, kvalifikāciju atjaunina atbilstīgi norādēm lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- b) Tehniskās apkalpes loceklis, kas iepriekšējos 6 mēnešos nav veicis konkrētā tipa vai klases gaisa kuģa tehniskās apkalpes locekļa pienākumus, pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai attiecīgā tipa vai klases gaisa kuģī:
  - 1) atjaunina kvalifikāciju konkrētā tipa vai klases gaisa kuģī; vai
  - 2) veic pienākumus divos iepazīšanas lidojuma posmos ar konkrētā tipa vai klases gaisa kuģi.

## IV PIELIKUMS

## KOMERCIĀLIE GAISA PĀRVADĀJUMI

## [PART-CAT]

## A APAKŠDAĻA

## VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

**CAT.GEN.100 Kompetentā iestāde**

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

## 1. SADAĻA

**Gaisa kuģi ar dzinēju****CAT.GEN.MPA.100 Apkalpes pienākumi**

a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:

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

b) 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 drošību, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;
- 3) ievēro visas attiecīgās prasības, kas noteiktas ekspluatanta atgadījumu ziņošanas sistēmā;
- 4) ievēro visus lidojumu un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;
- 5) veicot darba pienākumu pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
  - i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām; un
  - ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.

c) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:

- 1) esot psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai arī esot darbnespējīgam traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ;
- 2) ja pēc dziļlūdens niršanas vai asins nodošanas nav pagājis pieņemams laiks;
- 3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;
- 4) ja viņš/viņa šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai
- 5) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris/-usi, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejutās spējīgs veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu.



**CAT.GEN.MPA.105 Komandiera pienākumi**

a) Komandieris izpilda gan CAT.GEN.MPA.100. punktā noteiktos pienākumus, gan:

- 1) atbild par visu gaisa kuģī esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību no brīža, kad viņš ierodas gaisa kuģī, līdz brīdim, kad pēc lidojuma beigām viņš gaisa kuģi atstāj;
  - 2) atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību:
    - i) lidmašīnām – no brīža, kad lidmašīna ir gatava izkustēties no vietas, lai veiktu manevrēšanu pirms pacelšanās, līdz brīdim, kad lidojuma beigās tā apstājas un ir izslēgts(-i) galvenais dzinējs(-i);
    - ii) helikopteriem – laikā, kad darbojas propelleri;
  - 3) ir pilnvarots dot visas pavēles un veikt atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu gaisa kuģa, kā arī tajā pārvadāto personu un/vai īpašuma drošību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.c punktam;
  - 4) ir pilnvarots izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkuru kravas daļu, kas, viņaprāt, varētu apdraudēt gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošību;
  - 5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas varētu būt tādā alkohola vai narkotisku vielu ietekmē, ka varētu tikt apdraudēta gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošība;
  - 6) ir tiesīgs atteikt pasažieru bez iebraukšanas tiesībām, deportētu vai apcietinājumā esošu personu transportēšanu, ja minēto personu pārvadāšana palielina šā gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošības apdraudējumu;
  - 7) nodrošina visu pasažieru instruktāžu par avārijas izeju atrašanās vietām un attiecīgo drošības un avārijas ierīču izvietojumu un izmantošanu;
  - 8) nodrošina visu ekspluatācijas procedūru un kontrolsarakstu atbilstību lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām prasībām;
  - 9) lidojuma svarīgākajās fāzēs nevienam apkalpes loceklim neļauj veikt nekādas darbības, izņemot pienākumus, kas vajadzīgi gaisa kuģa drošas ekspluatācijas garantēšanai;
  - 10) nodrošina, ka lidojuma parametru reģistratori:
    - i) lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti; un,
    - ii) ja noticis nelaimes gadījums vai incidents, par ko obligāti jāziņo:
      - A) tajos ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;
      - B) tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti; un,
      - C) tiek atkārtoti aktivizēti tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju;
  - 11) pieņem lēmumu par to, vai atļaut vai neatļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no iekārtām, saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstu (MEL);
  - 12) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumā (Part-M) noteiktajām prasībām;
  - 13) pārliecinās, ka attiecīgais avārijas aprīkojums ir ērti pieejams tūlītējai lietošanai.
- b) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, komandieris vai pilots, kam deleģēta lidojuma vadība, veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētajos apstākļos. Tādos gadījumos viņš/ viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

c) Komandieris kompetentajai iestādei sniedz ACAS ziņojumu, ja gaisa kuģis lidojuma laikā veicis manevrus, reaģējot uz gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas (ACAS) rekomendāciju attiecībā uz izvairīšanos no sadursmes (RA).

d) Putnu izraisīts apdraudējums un sadursmes ar putniem.

1) Ja novērots iespējams putnu izraisīts apdraudējums, komandieris, tiklīdz, izpildot lidojuma apkalpes darba pienākumus, tas iespējams, informē vietējo gaisa satiksmes vadības dienestu (ATS).

2) Ja sadursme ar putnu radījusi gaisa kuģim ievērojamus bojājumus vai ja šīs sadursmes dēļ nedarbojas vai nepareizi darbojas kāda būtiska gaisa kuģa ierīce, par šo gaisa kuģi atbildīgais komandieris pēc nosēšanās sniedz kompetentajai iestādei rakstisku ziņojumu par sadursmi ar putniem.

#### **CAT.GEN.MPA.110 Komandiera pilnvaras**

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visas personas gaisa kuģī ievēro visas likumīgās gaisa kuģa komandiera pavēles, lai garantētu tajā pārvadāto personu vai īpašuma drošību.

#### **CAT.GEN.MPA.115 Personāls vai apkalpes locekļi, kas atrodas pasažieru salonā, bet nav salona apkalpes locekļi**

Attiecībā uz personālu vai apkalpes locekļiem, kas nav ekspluatācijā iesaistītie pasažieru salona apkalpes locekļi, kuri veic pienākumus gaisa kuģa pasažieru salonā, ekspluatants nodrošina, lai:

- a) pasažieri tos nesajauktu ar salona apkalpes locekļiem;
- b) tie neieņemtu salona apkalpes locekļiem paredzētās darba vietas;
- c) tie netraucētu salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus.

#### **CAT.GEN.120 Kopēja valoda**

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi var sazināties vienā kopējā valodā.

#### **CAT.GEN.MPA.125 Lidmašīnas manevrēšana uz zemes**

Ekspluatants nodrošina, ka lidmašīnu lidlauka kustības zonā manevrē tikai tad, ja persona pie vadības ierīcēm:

- a) ir pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:
  - 1) sagatavota, lai veiktu kuģa manevrēšanu;
  - 2) apguvusi radioteleфона izmantošanu;
  - 3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām;
  - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

#### **CAT.GEN.MPA.130 Helikoptera propellera iedarbināšana**

Helikoptera propelleru drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

#### **CAT.GEN.MPA.135 Iekļūšana lidojuma apkalpes nodaļā**

a) Ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpes nodaļā iekļūt vai tajā vest var tikai personas, kas ir lidmašīnas apkalpes locekļi, kam uzdots piedalīties lidojumā, izņemot personas, kas ir:

- 1) apkalpes locekļi, kas pilda pienākumus;
- 2) kompetentās iestādes pārstāvji vai inspektori, kam jāatrodas kabīnē, lai pildītu dienesta pienākumus; vai

- 3) personas, kas saņēmušas atļauju un ko kabīnē ved saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām instrukcijām.
- b) Komandieris nodrošina, ka:
- 1) citu personu piekļuve lidojuma apkalpes nodalījumam nenovirza uzmanību vai netraucē lidojuma norisei; un,
  - 2) visas personas, ko ved lidojuma apkalpes nodalījumā, ir iepazīstinātas ar attiecīgām drošības procedūrām.
- c) Galīgo lēmumu par piekļuvi lidojuma apkalpes nodalījumam pieņem komandieris.

#### **CAT.GEN.MPA.140 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces**

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību, un veic atbilstīgus pasākumus, lai šādu ierīču lietošanu novērstu.

#### **CAT.GEN.MPA.145 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī**

Ekspluatants nodrošina, ka vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par avārijas un glābšanas iekārtām visos viņa gaisa kuģos, lai nodrošinātu tūlītēju saziņu ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

#### **CAT.GEN.MPA.150 Lidmašīnu piespiedu nosēdināšana uz ūdens**

Lidmašīnu, kuras apstiprinātā pasažieru vietu konfigurācija ir lielāka par 30 vietām, lidojumos, ko veic virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēdināšanu, pārsniedzot 120 lidojuma minūtes ar kreisēšanas ātrumu vai 400 jūras jūdzes –izvēloties mazāko rādītāju –, ekspluatants ekspluatē tikai gadījumos, ja lidmašīna atbilst piemērojamos lidojumderīguma noteikumos aprakstītām prasībām par piespiedu nosēdināšanu uz ūdens.

#### **CAT.GEN.MPA.155 Kaujas ieroču un munīcijas pārvadājumi**

- a) Ekspluatants kaujas ieročus un munīciju gaisa kuģī pārvadā tikai tādos gadījumos, ja visas iesaistītās valstis, kuru gaisa telpu paredzēts pārlidot vai šķērsot iespējamo noviržu dēļ, izdevušas apstiprinājumu tādi darbībai.
- b) Pēc apstiprinājuma saņemšanas ekspluatants nodrošina, ka:
- 1) šos ieročus gaisa kuģī glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un,
  - 2) šaujamo ieročus ved nepielādētus.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka pirms lidojuma sākuma komandierim dara zināmu pārvadāšanai gaisa kuģī paredzēto kaujas ieroču un munīcijas sīku aprakstu un atrašanās vietu gaisa kuģī.

#### **CAT.GEN.MPA.160 Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumi**

- a) Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka viņu informē par visiem sporta ieročiem, ko paredzēts pārvadāt ar gaisa kuģi.
- b) Ekspluatants, kas atļauj pārvadāt sporta ieročus, nodrošina, ka:
- 1) šos ieročus gaisa kuģī glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un,
  - 2) šaujamo ieročus vai citus ieročus, kuros var būt munīcija, ved nepielādētus.
- c) Sporta ieroču munīciju var pārvadāt bagāžā, ko pasažieri nodod lidostā, ievērojot konkrētus ierobežojumus un saskaņā ar tehniskajām instrukcijām.

#### **CAT.GEN.MPA.161 Sporta ieroču un munīcijas pārvadājumu atvieglojumi**

Neskarot CAT.GEN.MPA.160. punkta b) apakšpunktu, helikopteros ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (MCTOM) 3 175 kg vai mazāk, ko izmanto lidojumiem dienā maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, sporta ieročus var pārvadāt tādā vietā, kam var piekļūt lidojuma laikā, ja ekspluatants ir izstrādājis atbilstīgas procedūras un ja šos ieročus nav iespējams novietot tādā vietā, kurai lidojuma laikā nevar piekļūt.

**CAT.GEN.MPA.165 Cilvēku pārvadāšanas veids**

Ekspluatants veic visus pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona lidojuma laikā neatrodas tādā gaisa kuģa nodalījumā, kas nav paredzēts cilvēkiem, izņemot gadījumus, ja komandieris ir devis atļauju īslaicīgi piekļūt šādam nodalījumam:

- a) lai veiktu pasākumus, kas vajadzīgi gaisa kuģa vai kāda cilvēka, dzīvnieka vai preču drošībai tajā; vai
- b) kur pārvadā kravu vai piegādes un kas konstruēts tā, lai cilvēki tam lidojuma laikā varētu piekļūt.

**CAT.GEN.MPA.170 Alkohols un narkotiskas vielas**

Ekspluatants veic vajadzīgos pasākumus, lai neļautu gaisa kuģī iekāpt vai tajā atrasties nevienai personai, kas ir tādā alkohola vai narkotisko vielu reibumā, ka varētu apdraudēt gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību.

**CAT.GEN.MPA.175 Drošības apdraudējums**

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka nevienas personas neapdomīga vai nevēlīga rīcība vai atturēšanās no rīcības:

- a) neapdraudētu gaisa kuģi vai tajā esošās personas; vai
- b) neradītu vai neveicinātu tādas apstākļus, lai gaisa kuģis apdraudētu kādu personu vai īpašumu.

**CAT.GEN.MPA.180 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī**

a) Katrā lidojumā (ja nav norādīts citādi) gaisa kuģī ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:

- 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
- 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
- 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;
- 4) trokšņa līmeņa sertifikāts ar tulkojumu angļu valodā, ko veikusi par trokšņa līmeņa sertifikātu izdošanu atbildīgā iestāde;
- 5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) apstiprināta kopija;
- 6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācijas, kas izdotas kopā ar AOC;
- 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licences oriģināls (attiecīgos gadījumos);
- 8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);
- 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
- 10) gaisa kuģa tehniskais žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumu (M daļu);
- 11) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
- 12) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
- 13) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
- 14) lidojuma apkalpes nodalījumā viegli pieejama informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma apgabalā;
- 15) apkalpes locekļiem viegli pieejamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;

- 16) obligāto iekārtu saraksts (*MEL*);
  - 17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;
  - 18) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
  - 19) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā);
  - 20) masas un līdzsvara dokumentācija;
  - 21) attiecīgos gadījumos – lidojuma veikšanas plāns;
  - 22) paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem (*SCP*) un īpašām kravām (attiecīgā gadījumā); un
  - 23) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Neskarot a) apakšpunkta prasības, veicot lidojumus dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, 24 stundu laikā paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai paliekot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ekspluatācijas vietā, lidlaukā vai ekspluatācijas vietā var uzglabāt šādus dokumentus un informāciju:
- 1) trokšņa līmeņa sertifikātu;
  - 2) gaisa kuģa radionavigācijas sakaru izmantošanas licenci;
  - 3) lidojumu žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu;
  - 4) gaisa kuģa tehnisko žurnālu;
  - 5) *NOTAM* un *AIS* instruktāžas dokumentāciju;
  - 6) meteoroloģisko informāciju;
  - 7) paziņojumu par *SCP* un īpašām kravām (attiecīgā gadījumā); un
  - 8) masas un līdzsvara dokumentāciju.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, ja a) apakšpunkta 2.–8. punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

#### **CAT.GEN.MPA.185 Informācija uz zemes**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka vismaz katra lidojuma vai secīgu lidojumu laikā:
- 1) uz zemes tiek uzglabāta informācija, kas attiecas uz konkrēto lidojumu un atbilst konkrētajam ekspluatācijas veidam;
  - 2) informāciju uzglabā tik ilgi, kamēr to nokopē tur, kur to arhivēs; vai, ja tas nav iespējams;
  - 3) to pašu informāciju gaisa kuģī ved līdz ugunsdrošā konteinerā.
- b) Informācija, kas minēta a) apakšpunktā, ir:
- 1) attiecīgā gadījumā – lidojuma veikšanas plāna kopija;
  - 2) gaisa kuģa tehniskā žurnāla attiecīgās(-o) daļas(-u) kopijas;
  - 3) ar maršrutu saistīti *NOTAM* dokumenti, ja ekspluatants tos īpaši rediģējis;
  - 4) attiecīgos gadījumos – masas un līdzsvara dokumentācija; un
  - 5) paziņojums par īpašām kravām.

**CAT.GEN.MPA.190 Dokumentu un reģistru uzrādīšana**

Komandieris iespējami drīz pēc iestādes pilnvarotas personas lūguma šai personai uzrāda vajadzīgo dokumentāciju, kam jābūt gaisa kuģī.

**CAT.GEN.MPA.195 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu uzglabāšana, ģenerēšana un izmantošana**

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai incidenta, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas uzglabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants pārbauda lidojuma parametru reģistratora (*FDR*), pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces (*CVR*) un datu pārraides ierakstus un izvērtē ierakstītos datus.
- c) Ekspluatants saskaņā ar CAT.IDE.A.190. punktu vai CAT.IDE.H.190. punktu uzglabā *FDR* darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad *FDR* pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants uzglabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai *FDR* nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus uzglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstus, ja kompetentā iestāde to nosaka.
- f) Neatkarīgi no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 <sup>(1)</sup> piemērošanas:

- 1) *CVR* ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, tikai tādā gadījumā, kad tam piekrīt visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki.
- 2) *FDR* ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
  - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei; vai
  - ii) padara anonīmus; vai
  - iii) izpauž, ievērojot drošības procedūras.

**CAT.GEN.MPA.200 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi**

- a) Ja šajā pielikumā nav atļauts citādi, bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošai pārvadāšanai pa gaisu* (ICAO Dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar to papildinājumiem un jebkuriem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamos izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
  - 1) saskaņā ar minēto Tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas; vai
  - 2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.
- c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ionešanu gaisa kuģī.
- d) Ekspluatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.
- e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, par:
  - 1) jebkuriem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem;

<sup>(1)</sup> OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.

- 2) nedeklarētiem vai nepareizi deklarētiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod kravas nodalījumā vai pasta sūtījumos; vai
  - 3) Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod pie pasažieriem vai apkalpes locekļiem vai to bagāžā.
- f) Eksploatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām pasažieriem tiktu sniegta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.
- g) Eksploatants nodrošina, ka atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

## B APAKŠDAĻA

### EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

#### 1. SADAĻA

##### *Gaisa kuģi ar dzinēju*

#### **CAT.OP.MPA.100 Gaisa satiksmes vadības dienestu izmantošana**

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) gaisa telpai un piemērojamiem gaisa satiksmes noteikumiem atbilstīgu gaisa satiksmes vadības dienestu (ATS) pakalpojumus izmanto visos lidojumos, kad vien iespējams;
  - 2) ekspluatācijas norādes lidojuma laikā, kas paredz pārmaiņas ATS lidojuma plānā, pirms nosūtīšanas gaisa kuģim pēc iespējas saskaņo ar attiecīgo ATS nodaļu.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, ja vien to obligāti neprasa gaisa telpas prasības, ATS izmantošana nav vajadzīga:
- 1) lidmašīnu, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR;
  - 2) helikopteru, kuru MCTOM ir 3 175 kg vai mazāka, ekspluatācijai dienā un maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi; vai
  - 3) vietējos lidojumos ar helikopteru,
- ja iespējams nodrošināt meklēšanas un glābšanas dienestu pasākumus.

#### **CAT.OP.MPA.105 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana**

- a) Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidiem piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.
- b) Ekspluatācijas vietu izmantošanas attiecas tikai uz:
- 1) lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju; un
  - 2) helikopteriem.

#### **CAT.OP.MPA.106 Izolētu lidlauku izmantošana lidmašīnām**

- a) Pirms izolēta lidlauka izmantošanas par lidojuma galamērķa lidlauku lidmašīnām jāsaņem kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums.
- b) Izolēts lidlauks ir tāds lidlauks, līdz kuram rezerves degvielas un galīgās rezerves degvielas daudzums, kas vajadzīgs, lai sasniegtu tuvāko atbilstošu rezerves lidlauku lidojuma galamērķi, pārsniedz:
- 1) virzuļdzinēju lidmašīnām – degvielas daudzumu 45 minūšu ilgam lidojumam plus 15 % plānotā lidošanas laika kreisēšanas līmeni, vai 2 stundu ilgam lidojumam, izvēloties mazāko no šiem rādītājiem; vai
  - 2) turbodzinēju lidmašīnām – degvielas daudzumu 2 stundu ilgam lidojumam normāla kreisēšanas patēriņa apstākļos vīrs galamērķa lidlauka, ieskaitot galīgās rezerves degvielas daudzumu.

**CAT.OP.MPA.107 Atbilstīgs lidlauks**

Ekspluatants uzskata, ka lidlauks ir atbilstīgs, ja plānotās izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir vajadzīgie palīgdienesti, piemēram, gaisa satiksmes vadības dienesti (ATS), tajā ir pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskā informācija, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti.

**CAT.OP.MPA.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi**

- a) Ekspluatants katram izlidošanas, galamērķa vai rezerves lidlaukam, ko paredzēts izmantot, izstrādā lidlauka ekspluatācijas minimumus. Šie minimumi nav zemāki nekā minimumi, ko šādiem lidlaukiem noteikusi valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot ar īpašu šīs valsts apstiprinājumu. Ekspluatācijas minimumus papildina ar kompetentās iestādes noteiktajām papildu prasībām.
- b) Izmantojot priekšējo ekrānu (HUD), nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēmu (HUDLS) vai redzamības uzlabošanas sistēmu (EVS), drīkst veikt ekspluatāciju sliktākas redzamības apstākļos, nekā paredzēts lidlauka ekspluatācijas minimumos, ja tas ir atļauts saskaņā ar SPA.LVO.
- c) Izstrādājot lidlauka ekspluatācijas minimumus, ekspluatants ņem vērā:
  - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un apkalpošanas parametrus;
  - 2) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
  - 3) iespējamo skrejceļu/pieejas beigu posma un pacelšanās zonu (FATO) izmērus un tehnisko raksturojumu;
  - 4) uz zemes pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
  - 5) gaisa kuģī pieejamās iekārtas navigācijas un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei pacelšanās, pieejas, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā apļa laikā;
  - 6) šķēršļus pieejas, otrā apļa un augstuma uzņemšanas zonās, kas ir vajadzīgas darbnepārtrauces procedūru izpildei, lai noteiktu šo šķēršļu pārlidošanas iespējas;
  - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentālas pieejas procedūrām;
  - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
  - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmantos pieejas beigu posmā.
- d) Lidlauka ekspluatācijas minimumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- e) Īpašām pieejas un nosēšanās procedūrām obligātos nosacījumus piemēro tikai tad, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:
  - 1) paredzētās procedūras shēmā norādītās virszemes iekārtas ir darba kārtībā;
  - 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam pieejas tipam, ir darba kārtībā;
  - 3) ir ievēroti vajadzīgie lidmašīnas veiktspējas kritēriji; un
  - 4) apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

**CAT.OP.MPA.115 Pieejas paņēmieni – lidmašīnas**

- a) Visas pieejas procedūras veic kā stabilas pieejas, izņemot gadījumus, kad kompetentā iestāde apstiprinājusi kādu īpašu pieeju kādam īpašam skrejceļam.
- b) Neprecīzas pieeja procedūras
  - 1) Visas neprecīzās pieejas procedūras veic, izmantojot vienmērīgu augstuma samazināšanu pieejas beigu posmā (CDFA).



- 2) Neskarot 1) punktu, konkrētā pieejas/skrejceļa kombinācijā drīkst izmantot citu pieejas procedūru, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde. Šādos gadījumos piemērojamo minimālo redzamību uz skrejceļa (RVR):
- i) palielina līdz 200 m A un B kategorijas lidmašīnām un līdz 400 m – C un D kategorijas lidmašīnām; vai arī
  - ii) lidlaukos, kur sabiedrības interesēs jā saglabā pašreizējie ekspluatācijas veidi un CDFA paņēmieni nav iespējams izmantot, nosaka un regulāri pārskata kompetentā iestāde, ņemot vērā ekspluatanta pieredzi, apmācības programmu un lidojuma apkalpes kvalifikāciju.

#### **CAT.OP.MPA.120 Pieejas ar gaisa kuģa radaru (ARA), veicot ekspluatāciju virs ūdens – helikopteri**

- a) ARA izmanto tikai tad, ja:
- 1) radars nodrošina kursa vadību šķēršļu pārvarēšanai; un
  - 2) vai nu:
    - i) minimālais nolaišanās relatīvais augstums (MDH) ir noteikts ar radioaltimetru; vai arī
    - ii) tiek piemērots minimālais nolaišanās absolūtais augstums (MDA) ar atbilstīgu pielaidi.
- b) ARA manevrus uz naftas platformām un kuģiem veic tikai ar daudzpilotu apkalpi.
- c) Lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons nodrošina atbilstīgu šķēršļu pārvarēšanu otrā apļa gadījumā no jebkura galamērķa, kam plānota ARA.
- d) Pieeju pēc lēmuma pieņemšanas augstuma diapazona vai zem MDA/H turpina tikai, ja ir izveidots vizuāls kontakts ar galamērķi.
- e) Ja lidojumu veic viens pilots, atbilstīgi papildina MDA/H un lēmuma pieņemšanas augstuma diapazonu.

#### **CAT.OP.MPA.125 Instrumentālas izlidošanas un pieejas procedūras**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka tiek izmantotas tās instrumentālās izlidošanas un pieejas procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, komandieris var pieņemt ATC atļauju novirzīties no publiskotā izlidošanas vai ielidošanas maršruta, ievērojot drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemot vērā ekspluatācijas apstākļus. Pieejas beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar noteikto instrumentālās pieejas procedūru.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatants var izmantot procedūras, kas atšķiras no a) apakšpunktā minētajām, ja valsts, kurā atrodas lidlauks, tās ir apstiprinājusi un tās ir noteiktas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

#### **CAT.OP.MPA.130 Trokšņu mazināšanas procedūras – lidmašīnas**

- a) Izņemot gadījumus, kad veic VFR lidojumus ar lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, ekspluatants katram lidmašīnas tipam izstrādā atbilstīgas izlidošanas un atlidošanas/pieejas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa līmeni.
- b) Šīs procedūras:
- 1) garantē, ka trokšņu mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un
  - 2) ir vienkāršas, viegli īstenojamas un būtiski neietekmē apkalpes darba slodzi lidojuma kritiskajos posmos.

#### **CAT.OP.MPA.131 Trokšņu mazināšanas procedūras – helikopteri**

- a) Ekspluatants nodrošina, ka, veicot pacelšanās un nosēšanās procedūras, tiek ņemta vērā nepieciešamība iespējami samazināt helikoptera radītā trokšņa līmeni.

b) Šīs procedūras:

- 1) garantē, ka trokšņu mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un
- 2) ir vienkāršas, viegli īstenojamas un būtiski neietekmē apkalpes darba slodzi lidojuma kritiskajos posmos.

#### **CAT.OP.MPA.135 Eksploataācijas maršruti un teritorijas – vispārējās prasības**

a) Eksploatants nodrošina, ka eksploataāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādās teritorijās, kur:

- 1) ir pieejamas paredzētajai eksploataācijai atbilstīgas virszemes iekārtas un dienesti, tostarp meteoroloģiskie dienesti;
- 2) eksploataācijai paredzētā gaisa kuģa parametri atbilst obligātajām lidojuma augstuma prasībām;
- 3) gaisa kuģa iekārtas atbilst plānotās eksploataācijas obligātajām prasībām; un
- 4) ir pieejamas atbilstīgas kartes un shēmas.

b) Eksploatants nodrošina, lai darbības veiktu saskaņā ar visiem ierobežojumiem, ko kompetentā iestāde noteikusi eksploataācijas maršrutos vai teritorijās.

c) Prasības, kas minētas a) apakšpunkta 1. punktā, nepiemēro tādu gaisa kuģu, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, eksploataācijai dienā saskaņā ar VFR, izlidojot un ielidojot vienā un tajā pašā lidlaukā vai eksploataācijas vietā.

#### **CAT.OP.MPA.136 Eksploataācijas maršruti un teritorijas – viendzinēja lidmašīnas**

Eksploatants nodrošina, ka viendzinēja lidmašīnu eksploataāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādās teritorijās, kuru virsma ir piemērota, lai veiktu drošu piespiedu nosēšanos.

#### **CAT.OP.MPA.137 Eksploataācijas maršruti un teritorijas – helikopteri**

Eksploatants nodrošina, ka:

- a) 3. klases parametriem atbilstīgai helikopteru eksploataācijai ir pieejamas piemērotas virsmas, lai veiktu drošu piespiedu nosēšanos, izņemot gadījumus, kad helikopteri ir atļauts eksploatēt saskaņā ar CAT.POL.H.420;
- b) 3. klases parametriem atbilstīgai helikopteru eksploataācijai, veicot piekrastes tranzīta darbības, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauj procedūras, lai nodrošinātu piekrastes koridora platuma, kā arī helikoptera aprīkojuma atbilstību apstākļiem attiecīgajā brīdī.

#### **CAT.OP.MPA.140 Maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez ETOPS apstiprinājuma**

a) Ja vien to nav īpaši apstiprinājusi kompetentā iestāde saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) F apakšdaļu, eksploatants neekspluatē divdzinēju lidmašīnu mierīgos bezvēja standarta apstākļos maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no atbilstīgā lidlauka nekā:

1) A klases lidmašīnām:

- i) ar maksimālo operatīvo pasažieru vietu konfigurāciju (*MOPSC*) 20 vai vairāk vietu; vai arī
- ii) ar maksimālo pacelšanās masu 45 360 kg vai lielāku,

attālumam, ko nolido 60 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;

2) A klases lidmašīnām:

- i) ar *MOPSC* 19 vai mazāk vietu; un
- ii) ar maksimālo pacelšanās masu, kas mazāka par 45 360 kg,

attālumam, ko nolido 120 minūtēs, vai turbodzinēju lidmašīnām – līdz 180 minūtēm, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;

- 3) B vai C klases lidmašīnām:
- attālums, ko nolido 120 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu; vai arī
  - 300 jūras jūdžu, izvēloties mazāko no abiem minētajiem.
- b) Eksploatants katra ekspluatējamā tipa vai varianta divdzinēju lidmašīnai nosaka ātrumu maksimālās distances aprēķināšanai līdz atbilstīgam lidlaukam, kas nepārsniedz  $V_{MO}$  (maksimālo ekspluatācijas ātrumu), ņemot vērā patieso gaisa ātrumu, ko lidmašīna var saglabāt, nedarbojoties vienam dzinējam.
- c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā eksploatants katram tipam vai variantam norāda šādu informāciju:
- noteikto kreisēšanas ātrumu *OEI*; un
  - noteikto maksimālo distanci no atbilstīga lidlauka.
- d) Lai saņemtu a) apakšpunkta 2. punktā minēto apstiprinājumu, eksploatants pierāda, ka:
- attiecināmajai lidmašīnai ar konkrētiem dzinējiem ir tipa projekta un uzticamības apstiprinājums paredzētajam ekspluatācijas veidam divdzinēju lidmašīnai īpaši tāliem lidojumiem (*ETOPS*);
  - ir ieviests nosacījumu kopums, lai nodrošinātu, ka lidmašīna un tās dzinēju tehniskais stāvoklis atbilst uzticamības kritērijiem; un
  - lidojuma apkalpe un visi pārējie ekspluatācijā iesaistītie darbinieki ir atbilstīgi apmācīti un kvalificēti, lai spētu veikt plānoto ekspluatāciju.

#### **CAT.OP.MPA.145 Lidojuma minimālo augstumu noteikšana**

- a) Eksploatants visos plānotā maršruta posmos nosaka:
- minimālos lidojuma augstumus, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas, ņemot vērā C apakšdaļas prasības; un
  - metodi, kas lidojuma apkalpei jāizmanto, lai noteiktu šos augstumus.
- b) Metodi minimālo lidojuma augstumu noteikšanai apstiprina kompetentā iestāde.
- c) Ja minimālie lidojuma augstumi, kurus noteicis eksploatants un valsts, virs kuras teritorijas notiek lidojums, atšķirtas, piemēro lielāko vērtību.

#### **CAT.OP.MPA.150 Degvielas izmantošanas stratēģija**

- a) Eksploatants izstrādā degvielas izmantošanas stratēģiju lidojuma plānošanai un lidojuma pārplānošanai lidojuma laikā, lai nodrošinātu, ka katrā lidojumā plānotajai ekspluatācijai ir pietiekami daudz degvielas, kā arī rezerves, lai spētu turpināt lidojumu, ja jānovirzās no sākotnējā lidojuma plāna. Degvielas izmantošanas stratēģiju un visas tās izmaiņas iepriekš apstiprina kompetentā iestāde.
- b) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu plāno, ņemot vērā vismaz:
- lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras un
    - lidmašīnas ražotāja sniegtos datus vai
    - faktiskos konkrētā gaisa kuģa datus, kas iegūti no degvielas patēriņa uzraudzības sistēmas;un
  - plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļus, tostarp:
    - datus par gaisa kuģa degvielas patēriņu;
    - paredzamo masu;

- iii) paredzamos meteoroloģiskos apstākļus; un
  - iv) gaisa satiksmes vadības dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumus.
- c) Eksploatants nodrošina, ka lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas daudzuma aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ierēķina:
- 1) degvielas daudzumu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes;
  - 2) lidojuma degvielas daudzumu;
  - 3) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:
    - i) degvielu neparedzētiem apstākļiem;
    - ii) rezerves degvielu, ja ir prasīts noteikt rezerves lidlauku lidojuma galamērķi;
    - iii) galīgās rezerves degvielu; un
    - iv) papildu degvielu, ja tāda vajadzīga eksploatācijas veida dēļ;
- un
- 4) speciālo papildu degvielu, ja to prasa komandieris.
- d) Eksploatants nodrošina, ka procedūrās lidojuma pārplānošanai lidojuma laikā – ja lidojums jāveic pa citu maršrutu vai uz citu, nevis sākumā plānoto galamērķi, – aprēķina vajadzīgo degvielas daudzumu:
- 1) lidojuma degvielas daudzumu atlikušajam lidojuma posmam; un
  - 2) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:
    - i) degvielu neparedzētiem apstākļiem;
    - ii) rezerves degvielu, ja ir prasīts noteikt rezerves lidlauku lidojuma galamērķi;
    - iii) galīgās rezerves degvielu; un
    - iv) papildu degvielu, ja tāda vajadzīga eksploatācijas veida dēļ;
- un
- 3) speciālo papildu degvielu, ja to prasa komandieris.

#### **CAT.OP.MPA.151 Degvielas izmantošanas stratēģija – atvieglojumi**

- a) Neskarot CAT.OP.MPA.150. punkta b)–d) apakšpunktu, B klases lidmašīnu lidojumiem eksploatants nodrošina, ka, pirms lidojuma aprēķinot izmantojamās degvielas daudzumu, kas vajadzīga lidojumam, aprēķinos ietver:
- i) degvielu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, ja tās daudzums ir nozīmīgs;
  - ii) lidojuma degvielu;
  - iii) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:
    - A) degvielu neparedzētiem apstākļiem – degvielas daudzumu, kas nav mazāks par 5 % no plānotā lidojuma degvielas daudzuma vai – ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā – 5 % no lidojuma degvielas daudzuma, kas vajadzīgs atlikušajai lidojuma daļai; un
    - B) galīgās rezerves degvielu – degvielas daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūšu (virzuļdzinēju lidmašīnām) vai 30 minūšu ilgam lidojuma papildu laikam (turbodzinēju lidmašīnām);
  - iv) rezerves degvielu – degvielas daudzumu, kas vajadzīgs, lai sasniegtu rezerves lidlauku lidojuma galamērķi, lidojot caur galamērķi, ja ir prasīts noteikt rezerves lidlauku lidojuma galamērķi; un
  - v) papildu degvielu, ja to norāda komandieris.

b) Neskarot CAT.OP.MPA.150. punkta b) līdz d) apakšpunktu, helikopteriem, kuru MCTOM ir 3 175 kg vai mazāka un kurus ekspluatē dienā maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vai vietējos lidojumos, degvielas izmantošanas stratēģija nodrošina, ka lidojuma vai secīgu lidojumu beigās galīgās rezerves degvielas daudzums nav mazāks par daudzumu, kas vajadzīgs:

- 1) 30 minūšu ilgam lidojumam parastajā kreisēšanas ātrumā; vai
- 2) 20 minūšu ilgam lidojumam parastajā kreisēšanas ātrumā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas vietas, lai veiktu ārkārtas nosēšanos.

#### **CAT.OP.MPA.155 Īpašu kategoriju pasažieru (SCP) pārvadāšana**

a) Personas, kam lidojumā vajadzīgi īpaši apstākļi, palīdzība un/vai ierīces un ko uzskata par SCP, ir vismaz:

- 1) personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PRM), kas, neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 noteikumus, ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas ir ierobežotas kādas fiziskas (maņu orgānu vai motoriskas, pastāvīgas vai īslaicīgas) nespējas, garīgu noviržu vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai vecuma dēļ;
- 2) mazuli un bērni bez pavadoņa; un
- 3) deportētas personas, pasažieri bez iebraukšanas tiesībām vai apcietinājumā esošas personas.

b) SCP pārvadā, ievērojot ekspluatanta izstrādāto procedūru nosacījumus, kas garantē gaisa kuģa un tajā esošo personu drošību.

c) SCP nenosēdina un viņi neieņem vietas, no kurām var tieši piekļūt avārijas izejām vai kur viņu klātbūtne varētu:

- 1) traucēt salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus;
- 2) aizšķērsot piekļuvi avārijas aprīkojumam; vai
- 3) traucēt evakuāciju gaisa kuģa avārijas gadījumā.

d) Par SCP pārvadāšanu gaisa kuģī iepriekš informē komandieri.

#### **CAT.OP.MPA.160 Bagāžas un kravas izvietošana**

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

- a) pasažieru salonā uzņem tikai tādu rokas bagāžu, ko var atbilstīgi un droši izvietot; un
- b) visu bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai kaitējumu vai pārvietojoties aizšķērsot ejas un izejas, gaisa kuģī izvieto tā, lai novērstu kravas kustēšanos.

#### **CAT.OP.MPA.165 Pasažieru sēdvietas**

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai avārijas evakuācijas gadījumā viņi varētu palīdzēt un netraucētu gaisa kuģa evakuāciju.

#### **CAT.OP.MPA.170 Pasažieru instruktāža**

Ekspluatants nodrošina:

- a) pasažieru instruktāžu un drošības demonstrējumus tādā veidā, lai atvieglotu procedūru īstenošanu avārijas gadījumā; un
- b) pasažieriem paredzētu instruktāžas shēmu, uz kuras norādes ar attēliem informē par avārijas aprīkojuma izmantošanu un izejām, ko pasažieri varētu izmantot.

#### **CAT.OP.MPA.175 Lidojuma sagatavošana**

a) Katram plānotajam lidojumam sastāda lidojuma veikšanas plānu, ņemot vērā gaisa kuģa darbības parametrus, citus ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgos gaidāmos apstākļus paredzētajā maršrutā un lidlaukos/attiecīgajās ekspluatācijas vietās.

- b) Lidojumu neveic, iekams komandieris nav pārliecināts, ka:
- 1) ir ievērotas visas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a punkta 3. apakšpunktā minētās prasības par gaisa kuģa lidojumderīgumu un reģistrāciju, instrumentiem un iekārtām, masu un smaguma centra (CG) atrašanās vietu, bagāžu un kravu, kā arī gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumiem;
  - 2) gaisa kuģi ekspluatē tikai saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (CDL);
  - 3) ir pieejamas tās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas, kuras nepieciešamas lidojuma norisei;
  - 4) gaisa kuģī ir dokumenti, papildinformācija un veidlapas, kam jābūt pieejamām saskaņā ar CAT.GEN.MPA.180;
  - 5) ir pieejamas paredzētajai gaisa kuģa ekspluatācijai vajadzīgās kartes, shēmas un pavaddokumenti vai līdzvērtīgi dati, tostarp dati par visām iespējamām maršruta izmaiņām;
  - 6) ir pieejamas plānotajam lidojumam nepieciešamās attiecīgās iekārtas uz zemes un dienesti;
  - 7) vajadzības gadījumā plānotajā lidojumā var ievērot lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumus par degvielu, eļļu, skābekli, minimālajiem drošiem augstumiem, lidlauka ekspluatācijas minimumiem un – attiecīgā gadījumā – rezerves lidlauku pieejamību; un
  - 8) var ievērot jebkurus ekspluatācijas papildu ierobežojumus.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, lidojuma veikšanas plāns nav vajadzīgs lidojumiem, ko veic saskaņā ar VFR:
- 1) ar lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai
  - 2) ar helikopteriem, kuru MCTOM ir 3 175 kg vai mazāka, dienā un maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vietējā teritorijā atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem.

#### **CAT.OP.MPA.180 Lidlauku izvēle lidmašīnām**

- a) Ja meteoroloģisku apstākļu vai tehnisku iemeslu dēļ izlidošanas lidlauku nav iespējams izmantot par rezerves lidlauku pēc pacelšanās, ekspluatants nosaka citu piemērotu rezerves lidlauku pēc pacelšanās, ko no izlidošanas lidlauka varētu sasniegt:
- 1) ar divdzinēju lidmašīnām:
    - i) vienu stundu ilgā lidojumā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar AFM bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu; vai
    - ii) ETOPS novirzīšanās laikā, kas apstiprināts saskaņā ar V pielikuma (Part-SPA) F apakšdaļu, ievērojot visus MEL ierobežojumus, ne ilgāk kā 2 stundu ilgā lidojumā, kad viens no dzinējiem nedarbojas, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar AFM bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu;
  - 2) ar trīs un četru dzinēju lidmašīnām – divu stundu ilgā lidojumā, kad viens dzinējs nedarbojas (OEI), ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar AFM bezvēja standarta apstākļos, pamatojoties uz faktisko pacelšanās masu.

Ja AFM nav noteikts kreisēšanas ātrums, kad viens dzinējs nedarbojas (OEI), aprēķinos izmanto ātrumu, kādu sasniegt, atlikušajam dzinējam (dzinējiem) darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā.

- b) Ekspluatants izraugās vismaz vienu rezerves lidlauku lidojuma galamērķī katram lidojumam saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR), izņemot gadījumus, kad galamērķa lidlauks ir izolēts lidlauks vai:
- 1) plānotā lidojuma ilgums no pacelšanās līdz nolaišanās brīdim vai – gadījumā, kad veic lidojuma pārplānošanu gaisā saskaņā ar CAT.OP.MPA.150. punkta d) apakšpunktu, – atlikušais lidojuma laiks līdz galamērķim nepārsniedz 6 stundas; un
  - 2) galamērķa lidlaukā ir pieejami un izmantojami divi atsevišķi skrejceļi, un atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes attiecībā uz galamērķa lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās galamērķī un beidzas vienu stundu pēc paredzamās ierašanās laika, mākoņu apakšējā robeža būs vismaz 2 000 pēdu augstumā vai augstumā, kas ir par 500 pēdām lielāks par nolaišanās pa apli augstumu, izvēloties lielāko vērtību, un redzamība ir vismaz 5 km.

- c) Eksploatants izraugās divus rezerves lidlaukus lidojuma galamērķī, ja:
- 1) attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes galamērķa lidlaukam rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās galamērķī un beidzas vienu stundu pēc paredzamās ierašanās laika, laikapstākļi būs sliktāki nekā piemērojamie plānošanas minimumi; vai
  - 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiskā informācija.
- d) Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus eksploatants norāda lidojuma veikšanas plānā.

#### **CAT.OP.MPA.181 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izvēle helikopteriem**

- a) Lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC) komandieris izraugās rezerves lidlauku pēc pacelšanās, līdz kuram iespējams nokļūt vienu stundu ilgā lidojumā parastajā kreisēšanas ātrumā, ja meteoroloģisku apstākļu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas vietā.
- b) IFR vai VFR lidojumiem, navigāciju veicot, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, komandieris lidojuma veikšanas plānā nosaka vismaz vienu rezerves lidlauku lidojuma galamērķī, izņemot šādus gadījumus:
- 1) kad galamērķa lidlauks atrodas piekrastes zonā un helikopters veic lidojumu no vietas atklātā jūrā;
  - 2) lidojumos uz jebkuru sauszemes galamērķi lidojuma ilgums un dominējošie meteoroloģiskie apstākļi ir tādi, ka paredzamajā ielidošanas laikā plānotajā nosēšanās vietā pieeju un nosēšanos iespējams veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC); vai
  - 3) plānotā nosēšanās vieta ir izolēta un alternatīva vieta nav pieejama; šādā gadījumā nosaka atgriešanās robežpunktu (PNR).
- c) Eksploatants izraugās divus rezerves lidlaukus lidojuma galamērķī, ja:
- 1) attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes galamērķa lidlaukam rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās galamērķī un beidzas vienu stundu pēc paredzamās ierašanās laika, laikapstākļi būs sliktāki nekā piemērojamie plānošanas minimumi; vai
  - 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiskā informācija par galamērķa lidlauku.
- d) Eksploatants var izraudzīties rezerves lidlaukus lidojuma galamērķī atklātā jūrā, piemērojot šādus kritērijus:
- 1) rezerves lidlauku lidojuma galamērķī atklātā jūrā izmanto tikai pēc atgriešanās robežpunkta (PNR). Pirms PNR izmanto rezerves lidlauku, kas atrodas krastā;
  - 2) rezerves lidlaukam jābūt sasniedzamam, kad viens no dzinējiem nedarbojas;
  - 3) ja vien iespējams, jānodrošina, lai helikopteriem būtu pieejams klājs. Lai noteiktu, vai konkrēto helikopteru klāju vai citu vietu iespējams izmantot kā konkrēta tipa helikoptera rezerves lidlauku, izvērtē katra ierosinātā atsevišķā helikopteru klāja vai šādas citas vietas izmērus, konfigurāciju un šķēršļu pārlidošanas iespējas;
  - 4) izveido laikapstākļu obligātos nosacījumus, ņemot vērā meteoroloģiskās informācijas precizitāti un ticamību;
  - 5) MEL iekļauj šim ekspluatācijas veidam paredzētus īpašus nosacījumus; un
  - 6) rezerves lidlauku lidojuma galamērķī atklātā jūrā izraugās tikai tad, ja eksploatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteicis attiecīgu procedūru.
- e) Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus eksploatants norāda lidojuma veikšanas plānā.

#### **CAT.OP.MPA.185 Plānošanas minimumi IFR lidojumiem lidmašīnām**

- a) *Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam pēc pacelšanās*

Eksploatants par rezerves lidlauku pēc pacelšanās izvēlas lidlauku tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzamās ierašanās, laikapstākļi būs tādi paši vai labāki nekā noteiktie piemērojamie nosēšanās minimumi saskaņā ar CAT.OP.MPA.110. Ja iespējams veikt tikai neprecīzu pieeju (NPA) un/vai pieeju pa apli, ņem vērā mākoņu apakšējās robežas augstumu. Ņem vērā visus ierobežojumus, kas saistīti ar darbībām, ko veic, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI).

b) *Plānošanas minimumi galamērķa lidlaukam, kas nav izolēts galamērķa lidlauks*

Ekspluatants izvēlas galamērķa lidlauku tikai tad, ja:

1) attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzamā ierašanās laika, laikapstākļi būs labāki, nekā noteikts pašreizējos plānošanas minimumos, proti:

i) RVR/redzamība (VIS) noteikta saskaņā ar CAT.OP.MPA.110; un

ii) attiecībā uz NPA vai pieeju pa apli – mākoņu apakšējā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH;

vai

2) ir izraudzīti divi rezerves lidlauki lidojuma galamērķī.

c) *Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam lidojuma galamērķī, izolētam lidlaukam, rezerves lidlaukam maršrutā, kur var uzpildīt degvielu (degvielas ERA), rezerves lidlaukam maršrutā (ERA)*

Ekspluatants vienam no šiem mērķiem izraugās lidlauku tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzamā ierašanās laika, laikapstākļi būs tādi paši vai labāki, nekā noteikts saskaņā ar plānošanas minimumiem 1. tabulā.

1. tabula

**Plānošanas minimumi**

Rezerves lidlauks lidojuma galamērķī, izolēts galamērķa lidlauks, degvielas ERA un ERA lidlauks

Pieejas veids	Plānošanas minimumi
CAT II un III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Mākoņu apakšējā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1 000 m Mākoņu apakšējā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH + 200 pēdas
Pieeja pa apli	Pieeja pa apli

**CAT.OP.MPA.186 Plānošanas minimumi IFR lidojumiem helikopteriem**

a) *Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam(-iem) pēc pacelšanās*

Ekspluatants par rezerves lidlauku pēc pacelšanās izraugās lidlauku vai nosēšanās vietu tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās rezerves lidlaukā pēc pacelšanās un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās, laikapstākļi būs tādi paši vai labāki nekā piemērojamie nosēšanās minimumi saskaņā ar CAT.OP.MPA.110. Ja vienīgais iespējamais pieejas veids ir neprecīzas pieejas procedūra (NPA), ņem vērā mākoņu apakšējo robežu. Ņem vērā visus ierobežojumus, kas saistīti ar darbībām, ko veic, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEL).

b) *Plānošanas minimumi galamērķa lidlaukam un rezerves lidlaukam(-iem) lidojuma galamērķī*

Ekspluatants par galamērķa lidlauku un/vai rezerves lidlauku(-iem) lidojuma galamērķī izvēlas attiecīgo lidlauku tikai tad, ja attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzamās ierašanās lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un beidzas vienu stundu pēc paredzamā ierašanās laika, laikapstākļi būs labāki, nekā noteikts pašreizējos plānošanas minimumos; vai:

1) neskarot CAT.OP.MPA.181. punkta d) apakšpunktu, plānošanas minimumi galamērķa lidlaukam ir:

i) RVR/VIS noteikta saskaņā ar CAT.OP.MPA.110; un

ii) attiecībā uz NPA – mākoņu apakšējā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH;

2) plānošanas minimumi rezerves lidlaukam(-iem) lidojuma galamērķī atbilst 1. tabulā norādītajiem.



## 1. tabula

## Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam lidojuma galamērķī

Pieejas veids	Plānošanas minimumi
CAT II un III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + redzamība 200 pēdas/400 m
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Mākoņu apakšējā robeža ir vienāda vai augstāka par MDH + 200 pēdas

**CAT.OP.MPA.190 ATS lidojuma plāna iesniegšana**

- a) Ja ATS lidojuma plāns nav iesniegts tāpēc, ka saskaņā ar gaisa satiksmes noteikumiem tāds nav jāiesniedz, iesniedz attiecīgu informāciju, kas vajadzības gadījumā ļauj aktivizēt trauksmes izziņošanas dienestus.
- b) Veicot lidojumu no vietas, kur ATS lidojuma plānu nav iespējams iesniegt, komandieris vai ekspluatants ATS lidojuma plānu pārraida iespējami drīz pēc pacelšanās.

**CAT.OP.MPA.195 Degvielas uzpilde/degvielas noliešana pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī**

- a) Pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, Avgas (aviācijas degvielu) vai daudzfrakciju (viegli uzliesmojošu degvielu) veida degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu gaisa kuģim neuzpilda/nenolej.
- b) Izmantojot citu veidu degvielu, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

**CAT.OP.MPA.200 Viegli uzliesmojošas (daudzfrakciju) degvielas uzpildīšana/noliešana**

Viegli uzliesmojošu (daudzfrakciju) degvielu uzpilda/nolej tikai tad, ja ekspluatants ir izstrādājis atbilstīgas procedūras, ņemot vērā augsto riska pakāpi, kas saistīta ar viegli uzliesmojošu (daudzfrakciju) degvielu izmantošanu.

**CAT.OP.MPA.205 Lidmašīnu stumšana un vilkšana**

Stumšanas un vilkšanas procedūras ekspluatants izstrādā atbilstīgi vispārpieņemtiem aviācijas standartiem un procedūrām.

**CAT.OP.MPA.210 Apkalpes locekļi darba vietās**

## a) Lidojuma apkalpes locekļi

- 1) Pacelšanās un nosēšanās laikā katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļumā, atrodas savā darba vietā.
- 2) Visos pārējos lidojuma posmos katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļumā, paliek savā darba vietā, izņemot gadījumus, kad viņa prombūtne ir vajadzīga pienākumu izpildei saistībā ar ekspluatāciju vai fizioloģiskas nepieciešamības dēļ – ar nosacījumu, ka vismaz viens atbilstīgi kvalificēts pilots visu laiku paliek pie gaisa kuģa vadības ierīcēm.
- 3) Katrs lidojuma apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļumā, visos lidojuma posmos saglabā modrību. Zūdot modrībai, veic attiecīgus pretpasākumus. Ja kāds neparedzēti nogurst, var izmantot komandiera organizētu kontrolētu atpūtas procedūru, ja to pieļauj darba slodze. Aprēķinot lidojuma laika ierobežojumus, šādi organizētu kontrolētu atpūtu neuzskata par daļu no atpūtas perioda, tāpat to nevar izmantot, lai attaisnotu kādu darba laika pagarinājumu.

## b) Salona apkalpes locekļi

Kritiskajos lidojuma posmos salona apkalpes locekļi ieņem sēdvietas viņiem atvēlētajās darba vietās un veic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatācijai.

**CAT.OP.MPA.215 Radioaustiņu izmantošana lidmašīnās**

a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta. Radioaustiņas kā galveno ierīci balss sakariem ar ATS lieto,

1) atrodoties uz zemes:

i) izmantojot balss sakarus, saņemot ATC atļauju izlidot; un

ii) dzinējiem darbojoties;

2) lidojumā:

i) zemāk par pārejas absolūto augstumu vai

ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;

un

3) ikreiz, kad komandieris to uzskata par vajadzīgu.

b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta ir tādā stāvoklī, kurā iespējams to izmantot divpusējiem radiosakariem.

**CAT.OP.MPA.216 Radioaustiņu izmantošana helikopteros**

Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar ATS.

**CAT.OP.MPA.220 Palīgīdzekļi avārijas evakuācijai**

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nolaišanās, kā arī gadījumos, kad to droši un praktiski var īstenot, avārijas evakuācijas palīgīdzekļi automātiski ir gatavi lietošanai.

**CAT.OP.MPA.225 Sēdvietas, drošības jostas un ierobežotājsistēmas**

a) *Apkalpes locekļi*

1) Pacelšanās un nolaišanās laikā un kad vien pēc komandiera ieskatiem un drošības interesēs to uzskata par vajadzīgu, katrs apkalpes loceklis droši piesprādzējas, izmantojot visas tam paredzētās drošības jostas un ierobežotājsistēmas.

2) Pārējos lidojuma posmos katrs lidojuma apkalpes loceklis, atrodoties lidojuma apkalpes nodalījumā savā darba vietā, ir piesprādzējies ar drošības jostu.

b) *Pasažieri*

1) Pirms pacelšanās un nolaišanās un manevrēšanas laikā uz zemes, un apstākļos, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, komandieris gādā, ka ikviens pasažieris uz gaisa kuģa klāja ir sēdvietā vai gulvietā, pareizi piesprādzējies savu drošības jostu vai ierobežotājsistēmu.

2) Ekspluatants nosaka prasības, lai vairākas personas vienā sēdvietā drīkstētu sēdēt tikai īpašos sēdekļos. Komandieris gādā, ka vairākas personas vienā sēdekļī drīkst būt tikai viens pieaugušais un viens zīdains, kas ir pareizi piesprādzēts ar jostas papildu cilpu vai citu ierobežotājierīci.

**CAT.OP.MPA.230 Pasažieru salona un virtuves nodalījuma(-u) sagatavošana**

a) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms gaisa kuģa manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nolaišanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem.

b) Komandieris nodrošina, lai pirms pacelšanās un nolaišanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža būtu pareizi nostiprināta.

**CAT.OP.MPA.235 Glābšanas vestes helikopteros**

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka lidojumos ar 3. klases helikopteru virs ūdens ņem vērā lidojuma ilgumu un apstākļus, kādos visām personām helikopterā būtu jāvelk glābšanas vestes.

**CAT.OP.MPA.240 Smēķēšana gaisa kuģī**

Komandieris nevienai personai gaisa kuģī neļauj smēķēt:

- a) visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs;
- b) degvielas uzpildes un noliešanas laikā;
- c) kamēr gaisa kuģis atrodas uz lidlauka, izņemot gadījumus, kad ekspluatants ir noteicis procedūras, lai mazinātu riskus ekspluatācijas uz zemes laikā;
- d) ārpus norādītām smēķēšanas zonām, ejā(-s) un tualetē(-s);
- e) kravas nodalījumos un/vai citos nodalījumos, kur ved kravu, kas nav ugunsdroša konteinerā vai apsegta ar ugunsdrošu audumu; un
- f) tajos pasažieru salona nodalījumos, kur tiek padots skābeklis.

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

a) *IFR* lidojumos komandieris

- 1) sāk pacelšanos 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 rāda, ka ierašanās laikā paredzētie laikapstākļi galamērķa un/vai vajadzīgajā(-os) rezerves lidlaukā(-os) ir tādi paši vai labāki nekā plānošanas minimumos.

- b) *IFR* lidojumos komandieris lidojumu uz plānoto galamērķa lidlauku turpina tikai tad, ja jaunākā pieejamā informācija rāda, ka paredzamajā ierašanās laikā laikapstākļi galamērķī vai vismaz vienā lidojuma galamērķa rezerves lidlaukā ir vienādi vai labāki nekā spēkā esošajos obligātajos lidlauka ekspluatācijas nosacījumos.
- c) *VFR* lidojumos komandieris sāk pacelšanos tikai tad, ja jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka meteoroloģiskie apstākļi tajā maršruta daļā, kas jānolido saskaņā ar *VFR*, attiecīgā laikā būs vienādi vai labāki nekā *VFR* ierobežojumos noteiktie.

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

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

- a) lēmuma pieņemšanas punktu, ja veic samazināta neparedzētu apstākļu degvielas daudzuma (*RCF*) procedūru; vai
- b) iepriekš noteiktu punktu, ja izmanto iepriekš noteikta punkta (*PDP*) procedūru,

tikai tad, ja ir pieejama informācija, kas rāda, ka paredzētie laikapstākļi galamērķa un/vai vajadzīgajā rezerves lidlaukā(-os) ir tādi paši vai labāki nekā spēkā esošajos obligātajos lidlauka ekspluatācijas nosacījumos.

**CAT.OP.MPA.247 Meteoroloģiskie apstākļi – prasības helikopteriem**

Prasības papildus CAT.OP.MPA.245:

- a) Veicot *VFR* lidojumus ar helikopteri virs ūdens, kad zeme nav redzama, komandieris sāk pacelšanos tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka mākoņu apakšējā robeža dienā būs augstāka par 600 pēdām vai naktī – augstāka par 200 pēdām.

- b) Neatkarīgi no a) punkta lidojumos starp helikopteru klājiem G klases gaisa telpā, kur lidojuma posms virs ūdens ir isāks par 10 jūras jūdzēm, VFR lidojumus var veikt, kad ierobežojumi ir vienādi vai labāki nekā turpmākajā tabulā norādītie.

## 1. tabula

**Obligātie nosacījumi lidojumiem starp helikopteru klājiem G klases gaisa telpā**

	Diena		Nakts	
	Augstums (*)	Redzamība	Augstums (*)	Redzamība
Viens pilots	300 pēdas	3 km	500 pēdas	5 km
Divi piloti	300 pēdas	2 km (**)	500 pēdas	5 km (***)

(\*) Mākoņu apakšējai robežai jābūt tik augstu, lai zem tās būtu iespējams lidot konkrētā augstumā, kur nav mākoņu.

(\*\*) Helikopteru var ekspluatēt lidojumā, ja redzamība lidojuma laikā zem tā ir līdz 800 metriem, ar nosacījumu, ka galamērķis vai starposma konstrukcija ir pastāvīgi redzama.

(\*\*\*) Helikopteru var ekspluatēt lidojumā, ja redzamība lidojuma laikā zem tā ir līdz 1 500 metriem, ar nosacījumu, ka galamērķis vai starposma konstrukcija ir pastāvīgi redzama.

- c) Lidojumus ar helikopteri uz helikopteru klāju vai paaugstinātu FATO var veikt tikai tad, ja ir ziņots, ka vēja vidējais ātrums uz helikopteru klāju vai paaugstinātas FATO ir mazāks par 60 jūras mezgliem.

**CAT.OP.MPA.250 Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes**

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atledošanas un pretapledošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.
- b) Komandieris sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas ir atļauts saskaņā ar a) apakšpunktu un atbilst AFM noteikumiem.

**CAT.OP.MPA.255 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojumā**

- a) Eksploatants izstrādā procedūras lidojumiem gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos.
- b) Komandieris sāk lidojumu vai ar nodomu ielido gaidāmas vai faktiskas apledošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un aprikots, lai to varētu šādos apstākļos ekspluatēt.
- c) Ja apledošanas pakāpe ir lielāka par to, kādai gaisa kuģis ir sertificēts, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apledošanas apstākļos, lidojumā apledo, komandieris nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apledošanas apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo ATC par ārkārtas situāciju.

**CAT.OP.MPA.260 Degvielas un eļļas krājumi**

Komandieris sāk vai – lidojuma laikā veiktas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārlicinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais vajadzīgais degvielas un eļļas daudzums, lai droši pabeigtu lidojumu paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

**CAT.OP.MPA.265 Pacelšanās nosacījumi**

Pirms pacelšanās sākuma komandieris pārlicinās, ka:

- a) saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļā vai FATO stāvoklis netraucē droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti lidlauka ekspluatācijas minimumi.

**CAT.OP.MPA.270 Minimālie lidojuma augstumi**

Komandieris vai pilots, kam ir uzticēts veikt lidojumu, nelido zemāk par noteiktajiem minimālajiem augstumiem, izņemot gadījumus, kad tas ir vajadzīgs, lai:

- a) veiktu pacelšanos vai nolaišanos; vai
- b) samazinātu augstumu, ievērojot kompetentās iestādes apstiprinātas procedūras.

**CAT.OP.MPA.275 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā**

Ekspluatants nodrošina, ka, pārvadājot pasažierus vai kravu, netiek modelētas:

- a) ārkārtas vai avārijas situācijas, kad jāpiemēro ārkārtas vai avārijas procedūras; vai
- b) mākslīgi imitēti IMC apstākļi lidojumā.

**CAT.OP.MPA.280 Degvielas pārvaldība lidojuma laikā – lidmašīnas**

Ekspluatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu, ka degvielas daudzuma pārbaudes un pārvaldību lidojuma laikā veic, ievērojot šādus kritērijus.

**a) Degvielas daudzuma pārbaudes lidojuma laikā**

- 1) Komandieris nodrošina, ka lidojuma laikā degvielas daudzumu regulāri pārbauda. Izmantojamās atlikušās degvielas daudzumu reģistrē un izvērtē, lai:
  - i) faktiski patērētās degvielas daudzumu salīdzinātu ar plānoto patēriņu;
  - ii) pārlicinātos, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums ir pietiekams, lai pabeigtu lidojumu saskaņā ar b) apakšpunktu; un
  - iii) aprēķinātu paredzamo izmantojamās degvielas daudzumu pēc ierašanās galamērķa lidlaukā.

**2) Attiecīgos degvielas datus reģistrē.****b) Degvielas pārvaldība lidojumā**

- 1) Lidojumu veic tā, lai paredzamais izmantojamās degvielas daudzums pēc ierašanās galamērķa lidlaukā nav mazāks par
  - i) vajadzīgo rezerves degvielas daudzumu, kam pieskaita galīgās rezerves degvielas daudzumu; vai
  - ii) galīgās rezerves degvielas daudzumu, ja nav prasīts noteikt rezerves lidlauku.
- 2) Ja lidojuma laikā veiktā degvielas daudzuma pārbaudē aprēķinātais paredzamais atlikušās izmantojamās degvielas daudzums, ielidojot galamērķa lidlaukā, ir mazāks par:
  - i) vajadzīgās rezerves degvielas un galīgās rezerves degvielas kopējo daudzumu, – tad komandierim jāņem vērā satiksmes un ekspluatācijas apstākļi galamērķa lidlaukā, galamērķa rezerves lidlaukā vai jebkurā citā atbilstīgā lidlaukā, lai pieņemtu lēmumu, vai turpināt lidojumu uz galamērķa lidlauku vai citu lidlauku, lai veiktu drošu nosēšanos ar degvielas daudzumu, kas nebūtu mazāks par galīgās rezerves degvielas daudzumu; vai
  - ii) galīgās rezerves degvielas daudzumu, ja nav prasīts noteikt rezerves lidlauku, – tad komandieris veic vajadzīgos pasākumus, lai turpinātu lidojumu uz atbilstīgu lidlauku, lai veiktu drošu nosēšanos ar degvielas daudzumu, kas nebūtu mazāks par galīgās rezerves degvielas daudzumu.
- 3) Komandieris izsludina avārijas situāciju, ja aprēķinātais izmantojamās degvielas daudzums, nosēžoties tuvākajā atbilstīgajā lidlaukā, kur iespējams veikt drošu nosēšanos, ir mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu.
- 4) Papildnosacījumi īpašām procedūrām
  - i) Lidojumā izmantojot RCF procedūru, lai turpinātu lidojumu uz pirmā galamērķa lidlauku, komandieris nodrošina, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums lēmuma pieņemšanas punktā ir vismaz šāda degvielas daudzuma kopsumma:
    - A) lidojuma degviela no lēmuma pieņemšanas punkta līdz pirmā galamērķa lidlaukam;
    - B) neparedzētu apstākļu degvielas daudzums 5 % apmērā no degvielas daudzuma, kas vajadzīgs lidojumam no lēmuma pieņemšanas punkta līdz pirmā galamērķa lidlaukam;
    - C) rezerves degvielas daudzums pirmā galamērķa lidlaukam, ja ir prasīts noteikt pirmā galamērķa rezerves lidlauku; un
    - D) galīgās rezerves degvielas daudzums.

ii) Lidojumā izmantojot *PDP* procedūru, lai turpinātu lidojumu uz galamērķa lidlauku, komandieris nodrošina, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums *PDP* ir vismaz šāda degvielas daudzuma kopsumma:

- A) lidojuma degviela no *PDP* līdz galamērķa lidlaukam;
- B) neparedzētu apstākļu degvielas daudzums lidojumam no *PDP* līdz galamērķa lidlaukam; un
- C) papildu degviela.

#### **CAT.OP.MPA.281 Degvielas pārvaldība lidojumā – helikopteri**

- a) Eksploatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu, ka lidojuma laikā pārbauda un pārvalda degvielas izmantojumu.
- b) Komandieris nodrošina, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur iespējams droši nosēsties, neizlietojot galīgās rezerves degvielas krājumu.
- c) Komandieris izsludina avārijas situāciju, ja faktiskais izmantojamās degvielas daudzums helikopterā ir mazāks par galīgās rezerves degvielas daudzumu.

#### **CAT.OP.MPA.285 Papildu skābekļa izmantošana**

Komandieris nodrošina, lai gaisa kuģa apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdas, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas.

#### **CAT.OP.MPA.290 Bīstamas tuvošanās zemei noteikšana**

Ja kāds lidojuma apkalpes loceklis vai sistēma, kas brīdina par bīstamu tuvošanos zemei, signalizē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kam ir uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, lai nodrošinātu drošus lidojuma apstākļus.

#### **CAT.OP.MPA.295 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēmas (ACAS) izmantošana**

Kad uzstāda ACAS un to ekspluatē, eksploatants ievieš ekspluatācijas procedūras un mācību programmas. Izmantojot ACAS II, šādām procedūrām un mācībām ir jābūt saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 1332/2011<sup>(1)</sup>.

#### **CAT.OP.MPA.300 Pieejas un nosēšanās nosacījumi**

Pirms sākt pieeju, lai veiktu nosēšanos, komandieris pārlicinās, ka saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā skrejceļa vai FATO stāvoklis nekavē drošu pieeju, nosēšanos vai otro apli, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietverto informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem.

#### **CAT.OP.MPA.305 Pieejas sākums un turpinājums**

- a) Komandieris vai pilots, kam uzticēta lidojuma vadība, neatkarīgi no ziņotās RVR/VIS var sākt instrumentālās pieejas procedūru.
- b) Ja ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, pieejas procedūru neturpina:
  - 1) zemāk nekā 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai
  - 2) pieejas beigu posmā, ja DA/H vai MDA/H virs lidlauka ir lielāks par 1 000 pēdām.
- c) Ja RVR nav pieejama, RVR vērtības var iegūt, pārvēršot paziņoto redzamību.
- d) Ja pēc 1 000 pēdu augstuma virs lidlauka šķērsošanas ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos var turpināt līdz DA/H vai MDA/H augstumam.
- e) Pieeju zemāk par DA/H vai MDA/H augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja DA/H vai MDA/H augstumā var izveidot un uzturēt attiecīgu vizuālu kontaktu ar attiecīgajam pieejas manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgajiem vizuālajiem orientieriem.

<sup>(1)</sup> OV L 336, 20.12.2011., 20. lpp.

- f) Noteicošā vienmēr ir zemskares zonas RVR. Ja ir paziņota un ja tas ir būtiski, noteicoša ir arī viduspunkta un apstāšanās līnijas RVR. Mazākā pieļaujamā RVR vērtība viduspunktam ir 125 m vai RVR, kas vajadzīga zemskares zonai, ja tā ir mazāka, un 75 m – apstāšanās līnijai. Gaisa kuģiem, kas aprīkoti ar izskrējiena vadības vai kontroles sistēmu, minimālā RVR vērtība viduspunktam ir 75 m.

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

Ekspluatants izstrādā eksploatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka lidmašīna nosēšanās konfigurācijā un stāvoklī, veicot precīzas pieejas procedūru, šķērsotu skrejceļa sliekšni ar drošu rezervi.

#### **CAT.OP.MPA.315 Ziņošana par lidojuma stundām helikopteriem**

Ekspluatants kompetentajai iestādei ziņo stundu skaitu, ko katrs helikopters nolidojis iepriekšējā kalendārā gada laikā.

#### **CAT.OP.MPA.320 Gaisa kuģu kategorijas**

- a) Gaisa kuģu kategoriju iedalījuma pamatā ir norādītais gaisa ātrums pie sliekšņa ( $V_{AT}$ ), kas ir vienāds ar iekritiena ātrumu ( $V_{SO}$ ), kas reizināts ar 1,3, vai  $1g$  (gravitāte) iekritiena ātrumu ( $V_{S1g}$ ), kas reizināts ar 1,23, nosēšanās konfigurācijā ar maksimālo sertificēto nosēšanās masu. Ja ir pieejams gan  $V_{SO}$ , gan  $V_{S1g}$ , izmanto lielāko aprēķināto  $V_{AT}$ .
- b) Izmanto tabulā precizētās gaisa kuģu kategorijas.

1. tabula

**Gaisa kuģu kategorijas atbilstīgi  $V_{AT}$  vērtībām**

Gaisa kuģa kategorija	$V_{AT}$
A	Mazāk nekā 91 mezgls
B	91–120 mezgli
C	121–140 mezgli
D	141–165 mezgli
E	166–210 mezgli

- c) Nosēšanās konfigurāciju, kas jāņem vērā, norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- d) Ekspluatants  $V_{AT}$  noteikšanai var piemērot mazāku nosēšanās masas lielumu, ja to apstiprina kompetentā iestāde. Šāda mazāka nosēšanās masa ir pastāvīgs lielums, kas nav atkarīgs no ikdienas eksploatācijas apstākļu maiņas.

### C APAKŠDAĻA

#### **GAISA KUĢU VEIKTSPĒJA UN EKSPLOATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI**

##### 1. SADAĻA

##### **Lidmašīnas**

##### 1. NODAĻA

#### **Vispārējās prasības**

#### **CAT.POLA.100 Veiktspējas klases**

- a) Lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar katrai attiecīgajai veiktspējas klasei piemērotajām prasībām.
- b) Ja konkrētu konstrukcijas raksturojumu dēļ nav iespējams panākt pilnīgu atbilstību šajā sadaļā noteiktajām piemērojamām prasībām, ekspluatants piemēro apstiprinātus veiktspējas standartus, lai garantētu tādu drošības līmeni, kas līdzvērtīgs attiecīgajā nodaļā noteiktajam.

#### **CAT.POLA.105 Vispārējās prasības**

- a) Lidmašīnas masa
- 1) pacelšanās sākumā; vai
  - 2) lidojuma pārplānošanas gadījumā – brīdī, no kura piemēro pārskatītu lidojuma veikšanas plānu,

nav lielāka par masu, ar kādu var nodrošināt atbilstību attiecīgās nodaļas prasībām, kas izvirzītas attiecībā uz veicamo lidojumu. Var pieļaut atkāpes attiecībā uz paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielām.

- b) Apstiprinātos veiktspējas datus, kas norādīti lidmašīnas lidojumu rokasgrāmatā (AFM), izmanto, lai noteiktu atbilstību konkrētās nodaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem, kā noteikts attiecīgajā nodaļā. Šos citus datus ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Piemērojot faktoros, kas noteikti attiecīgajā nodaļā, var ņemt vērā visus darbības faktoros, kas jau ir iekļauti AFM veiktspējas datus, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkāršas piemērošanas.
- c) Pienācīgi ņem vērā lidmašīnas konfigurāciju, vides apstākļus un to sistēmu darbību, kas var nelabvēlīgi ietekmēt veiktspēju.
- d) Veiktspējas nolūkos mitru skrejceļu, kas nav zāles skrejceļš, var uzskatīt par sausu.
- e) Ekspluatants, izvērtējot atbilstību piemērojamajās nodaļās noteiktajām prasībām attiecībā uz pacelšanos, ņem vērā kartēšanas precizitāti.

## 2. N O D A Ļ A

### A k l a s e

#### CAT.POLA.200 Vispārējās prasības

- a) Lidojumu rokasgrāmatā (AFM) apstiprinātos veiktspējas datus vajadzības gadījumā papildina ar citiem datiem, ja apstiprinātie veiktspējas dati lidojumu rokasgrāmatā (AFM) nav pietiekami attiecībā uz šādiem faktoriem:
  - 1) loģiski paredzami nelabvēlīgi ekspluatācijas apstākļi, tādi kā
    - pacelšanās no un nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem; un
  - 2) dzinēju atteice jebkurā lidojuma posmā.
- b) Ja skrejceļš ir slapjš un kontaminēts, izmanto veiktspējas datus, kas noteikti saskaņā ar lielu lidmašīnu sertifikācijai piemērojamām prasībām, vai līdzvērtīgus datus.
- c) Citus datus, kas minēti a) apakšpunktā, kā arī b) apakšpunktā minētās līdzvērtīgās prasības norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

#### CAT.POLA.205 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.
- b) Nosakot maksimālo pieļaujamo pacelšanās masu, ievēro šādas prasības:
  - 1) pārtrauktās pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pārtrauktās pacelšanās distanci (ASDA);
  - 2) pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances (TORA);
  - 3) ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka nekā TORA;
  - 4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto  $V_1$  vienoto vērtību; un
  - 5) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.
- c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:
  - 1) barometrisko augstumu lidlaukā;
  - 2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
  - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;



- 4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;
- 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un
- 6) skrejceļa garuma zudumu (ja tāds ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

#### CAT.POLA.210 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā

- a) Tiro pacelšanās trajektoriju nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 35 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot  $0,125 \times D$ , kur  $D$  ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no pieejamās pacelšanās distances (TODA) beigām vai pacelšanās distances beigām, ja pirms TODA beigām ir plānots pagrieziens. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un  $0,125 \times D$ .
- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam,
  - 1) ņem vērā:
    - i) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
    - ii) barometrisko augstumu lidlaukā;
    - iii) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un
  - iv) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.
- 2) Nav pieļaujamas kursa izmaiņas līdz punktam, kur tīrā pacelšanās trajektorija ir sasniegusi augstumu, kas vienāds ar pusi no spārnu plētuma, bet nav mazāks par 50 pēdām virs TORA beigām. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz  $15^\circ$ . Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par  $15^\circ$ , bet nav lielāki par  $25^\circ$ .
- 3) Jebkurai tīras pacelšanās trajektorijas daļai, kurā lidmašīnas sānsvere ir lielāka par  $15^\circ$ , ir jābūt brīvai no visiem šķēršļiem horizontālos attālumos, kas minēti a) apakšpunktā un b) apakšpunkta 6. un 7. punktā, ja vertikālā distance nav mazāka par 50 pēdām.
- 4) Darbības ar palielinātiem sānsveres leņķiem, kas nepārsniedz  $20^\circ$  robežās no 200 pēdām līdz 400 pēdām vai  $30^\circ$  augstāk par 400 pēdām, veic saskaņā ar CAT.POLA.240.
- 5) Nosaka atbilstīgu korekciju sānsveres leņķa ietekmei uz lidojuma ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts lidojuma ātrums.
- 6) Gadījumos, kad paredzētās lidojuma trajektorijas dēļ kurss nav jāmaina par vairāk kā  $15^\circ$ , ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:
  - i) 300 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
  - ii) 600 m lidojumiem visos pārejās apstākļos.
- 7) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ vajadzīgais kurss jāmaina par vairāk nekā  $15^\circ$ , ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:
  - i) 600 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
  - ii) 900 m lidojumiem visos pārejās apstākļos.
- c) Ekspluatants izstrādā darbnepārtrauces procedūras, lai ievērotu a) un b) apakšpunktā noteiktās prasības un garantētu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, ka lidmašīna atbilst lidojumā piemērojamajām CAT.POLA.215 prasībām vai veic nosēšanas izlidošanas lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

**CAT.POLA.215 Viena dzinēja atteice lidojumā (OEI)**

- a) Vienam dzinējam nedarbojoties lidojumā, AFM norādītajiem tīrās lidojuma trajektorijas datiem lidojumam paredzētajos laikapstākļos visos maršruta punktos jāatbilst b) vai c) apakšpunktā noteiktajiem datiem. Tīrajai lidojuma trajektorijai jābūt ar pozitīvu gradientu 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts veikt nosēšanos pēc viena dzinēja atteices. Tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ņem vērā šo sistēmu izmantošanas ietekmi uz tīro lidojuma trajektoriju.
- b) Tīrās lidojuma trajektorijas gradientam jābūt pozitīvam vismaz 1 000 pēdu augstumā virs visu veidu reljefa un šķēršļiem maršrutā 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa.
- c) Tīrajai lidojuma trajektorijai jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POLA.225 vai attiecīgi CAT.POLA.230. Tīrajai trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacelumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm, ja:
- 1) tiek pieņemts, ka dzinējs var pārstāt darboties viskritiskākajā maršruta punktā;
  - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
  - 3) atbrīvošanās no degvielas atļautā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi; un
  - 4) lidlauks, kur lidmašīnai paredzēts nosēties pēc dzinēja atteices, atbilst šādiem kritērijiem:
    - i) ir ievērotas veiktspējas prasības atbilstīgi paredzamajai nosēšanās masai; un
    - ii) meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes un ziņojumi par lidlauka stāvokli rāda, ka paredzētajā nosēšanās laikā var veikt drošu nosēšanos.
- d) Eksploatants b) un c) punktā minētās platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz nepieciešamās navigācijas veiktspējas 5. tipam (RNP5).

**CAT.POLA.220 Divu dzinēju atteice lidojumā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem**

- a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem – ar ilgtermiņa kreisēšanas ātrumu, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā bezvēja standarta apstākļos – nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no tāda lidlauka, kas atbilst veiktspējas kritērijiem, kurus piemēro attiecībā uz paredzamo nosēšanās masu, izņemot gadījumus, ja tas ir saskaņā ar b) līdz f) apakšpunktu.
- b) Ja lidojuma laikā pārstāj darboties divi dzinēji, tīrās lidojuma trajektorijas datiem jābūt tādiem, lai paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos lidmašīna varētu turpināt lidojumu no punkta, kurā pieņem, ka abi dzinēji reizē pārstājuši darboties, uz lidlauku, kur var veikt nosēšanos un pilnībā apstāties, izmantojot šādam gadījumam – kad divi dzinēji nedarbojas – noteikto nosēšanās procedūru. Tīrajai lidojuma trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacelumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm. Tādā augstumā un tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ņem vērā šo sistēmu izmantošanas ietekmi uz tīrās lidojuma trajektorijas datiem. Ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz RNP5, eksploatants noteikto platuma robežu palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm).
- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētai nosēšanās masai piemērojamajiem veiktspējas kritērijiem, un šis attālums ir lielāks par attālumu, ko lidmašīna veic 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem darbojoties, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos.
- d) Tīrajai lidojuma trajektorijai jābūt ar pozitīvu gradientu 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts veikt nosēšanos pēc divu dzinēju atteices.
- e) Atbrīvošanās no degvielas atļauj tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi.
- f) Punktā, kurā tiek pieņemts, ka divi dzinēji pārstājuši darboties, paredzamā lidmašīnas masa nedrīkst būt mazāka par to masu, kurā ietilptu tāds degvielas daudzums, kas ir pietiekams, lai turpinātu lidojumu uz to lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 1 500 pēdu augstumā tieši virs nosēšanās zonas un tad šādā augstumā lidotu vēl 15 minūtes.

**CAT.POLA.225 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos**

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētajā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

**CAT.POLA.230 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem**

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa:

1) turboreaktīvajām lidmašīnām – 60 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (*LDA*); un

2) turbopropelleru lidmašīnām – 70 % robežās no *LDA*.

- b) Veicot stāvas pieejas procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet ne mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POLA.245. prasības.

- c) Veicot īsskrējiena nosēšanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POLA.250. prasības.

- d) Nosakot nosēšanās masu, ekspluatants ņem vērā:

1) augstumu virs lidlauka;

2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes; un

3) skrejceļa slīpumu nolaišanās virzienā, ja tas ir lielāks par  $\pm 2$  %.

- e) Lai palaistu lidmašīnu reisā, pieņem, ka:

1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja standarta apstākļos; un

2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku un ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.

- f) Ja ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 1. punktam attiecībā uz galamērķa lidlauku ar vienu skrejceļu, kur nosēšanās ir atkarīga no konkrētās vēja komponentes, lidmašīnu var palaist reisā, ja ir izraudzīti divi rezerves lidlauki, kur iespējams pilnībā ievērot atbilstību a) līdz e) apakšpunktam. Pirms pieejas sākuma, lai veiktu nosēšanos galamērķa lidlaukā, komandieris pārliecinās, ka nosēšanos var veikt, pilnībā ievērojot a) līdz d) apakšpunktu un CAT.POLA.225.

- g) Ja attiecībā uz galamērķa lidlauku ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2. punktam, lidmašīnu var palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks, kur iespējams nodrošināt pilnīgu atbilstību a) līdz e) apakšpunkta prasībām.

**CAT.POLA.235 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem**

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, *LDA* jābūt vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.230.

- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš paredzamajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, *LDA* jāatbilst vismaz attālumam, kas noteikts saskaņā ar a) apakšpunktu, vai vismaz 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar apstiprinātiem nosēšanās datiem par kontaminētu nosēšanās distanci, vai līdzīgiem datiem, izvēloties lielāko vērtību. Ja jāpiemēro līdzvērtīgi nosēšanās distances dati, ekspluatants to precizē lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

- c) Ja lidmašīnas lidojumu rokasgrāmatā ir īpaša papildinformācija par nosēšanās distancēm uz slapjiem skrejceļiem, uz slapja skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās distanci, nekā noteikts a) apakšpunktā, tomēr ne mazāku par to, kas noteikta CAT.POLA.230. punkta a) apakšpunktā.

- d) Ja lidmašīnas lidojumu rokasgrāmatā ir īpaša papildinformācija par nosēšanās distancēm uz kontaminētiem skrejceļiem, uz īpaši sagatavota kontaminēta skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās distanci, nekā noteikts a) apakšpunktā, tomēr ne mazāku par to, kas noteikta CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunktā.
- e) Lai nodrošinātu atbilstību b), c) un d) apakšpunktam, attiecīgi piemēro CAT.POL.A.230 noteiktos kritērijus ar tādu izņēmumu, ka CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunktu nepiemēro iepriekš izklāstītajam b) punktam.

#### **CAT.POL.A.240 Darbību ar palielinātiem sānsveres leņķiem apstiprināšana**

- a) Lai izmantotu palielinātus sānsveres leņķus, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) AFM ir apstiprināti dati par vajadzīgo darbības ātruma palielinājumu un dati, kas ļauj konstruēt lidojuma trajektoriju, ņemot vērā palielinātus sānsveres leņķus un ātrumu;
  - 2) ir pieejama vizuāla informācija, lai nodrošinātu navigācijas precizitāti;
  - 3) katram skrejceļam ir noteikti obligātie meteoroloģiskie nosacījumi un vēja ierobežojumi; un
  - 4) lidojuma apkalpei ir atbilstīgas zināšanas par paredzētā lidojuma maršrutu un lidlaukiem, kā arī procedūrām, kas jāievēro saskaņā ar ORO.OPS.FC.

#### **CAT.POL.A.245 Stāvas pieejas manevru apstiprināšana**

- a) Kompetentā iestāde apstiprina stāvas pieejas manevrus, kad izmanto 4,5° vai lielākus glisādes leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, tomēr ne mazāks par 35 pēdām.
- b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) AFM ir noteikts maksimāli pieļaujama apstiprinātais glisādes leņķis, visi citi ierobežojumi, standarta, nestandarta vai ārkārtas procedūras stāvas pieejas manevriem, kā arī lauka garuma datu grozījumi gadījumā, kad izmanto stāvas pieejas kritērijus;
  - 2) katrā lidlaukā, kur veic stāvas pieejas manevrus:
    - i) ir pieejama piemērota glisādes orientieru sistēma ar vismaz vizuālo glisādes norādes sistēmu;
    - ii) nosaka obligātos meteoroloģiskos apstākļus; un
    - iii) ņem vērā:
      - A) šķēršļus;
      - B) glisādes orientieru veidu un skrejceļa vizuālās norādes;
      - C) obligātos vizuālos orientierus, kas vajadzīgi lēmuma pieņemšanas augstumā (*DH*) un *MDA*;
      - D) pieejamo gaisa kuģa aprīkojumu;
      - E) pilotu kvalifikāciju un īpašās zināšanas par konkrētu lidlauku;
      - F) AFM noteiktos ierobežojumus un procedūras; un
      - G) otrā apļa kritērijus.

#### **CAT.POL.A.250 Īsskrējiena nosēšanās apstiprināšana**

- a) Lai veiktu īsskrējiena nosēšanās darbības, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) distancē, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var ietilpt deklarētās drošās zonas izmantojamais garums, pieskaitot deklarēto *LDA*;

- 2) lidlauka valsts ir noteikusi, ka attiecīgais manevrs ir nepieciešams sabiedrības interesēs un ekspluatācijas apsvērumu dēļ, vai nu sakarā ar šā lidlauka nomaļo atrašanās vietu, vai arī tādu fizisku ierobežojumu dēļ, kas saistīti ar skrejceļa paplašināšanu;
- 3) lidmašīnai atrodoties parastajā glisādes trajektorijā, vertikālā distance starp pilota acu augstumu un riteņu zemāko daļu nepārsniedz 3 metrus;
- 4) RVR/VIS nedrīkst būt mazāka par 1 500 m, un lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ir noteikti vēja ātruma ierobežojumi;
- 5) ir noteiktas un tiek ievērotas prasības attiecībā uz pilotu obligāto pieredzi, apmācību un zināšanām par lidlauku;
- 6) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma ir 50 pēdas;
- 7) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot lidlauka valsts;
- 8) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;
- 9) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu vai divkāršu spārnu plētuma platumu, izvēloties lielāko faktoru, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa ass līnijas;
- 10) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt priekšlaicīgu zemskari veikušu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsskrējiena nosēšanās manevriem;
- 11) nosēšanās virzienā deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % augšup vai 2 % lejup; un
- 12) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturojumus, orogrāfiskas iezīmes pieejas zonā, rīcībā esošos pieejas palīgīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otro apli/pārtraukto nosēšanos.

### 3. N O D A Ļ A

#### B k l a s e

##### **CAT.POLA.300 Vispārējās prasības**

- a) Eksploatants viendzinēja lidmašīnas neekspluatē:
  - 1) naktī; vai
  - 2) instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (IMC) tās ekspluatē vienīgi saskaņā ar īpašiem VFR.
- b) Eksploatants lidmašīnas ar diviem dzinējiem, kuras neatbilst CAT.POLA.340. punktā noteiktajām augstuma uzņemšanas prasībām, ekspluatē kā viendzinēja lidmašīnas.

##### **CAT.POLA.305 Pacelšanās**

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.
- b) AFM noteiktā parastā pacelšanās distance nedrīkst būt garāka par:
  - 1) pieejamās ieskrējiena distances (TORA) garumu, kas reizināts ar koeficientu 1,25; vai
  - 2) ja ir pieejama skrejceļa gala bremsēšanas josla un/vai šķēršļbrīva josla:
    - i) TORA;
    - ii) ja reizināts ar faktoru 1,15 – pieejamā pacelšanās distance (TODA); vai
    - iii) ja reizināts ar koeficientu 1,3 – pieejamā pārtrauktās pacelšanās distance (ASDA).
- c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:
  - 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
  - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;

- 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
- 4) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;
- 5) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā; un
- 6) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

**CAT.POLA.310 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā – lidmašīnas ar vairākiem dzinējiem**

- a) Pacelšanās trajektoriju lidmašīnām ar diviem vai vairākiem dzinējiem nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot  $0,125 \times D$ , kur  $D$  ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām vai pacelšanās distancē beigām, ja pirms *TODA* beigām ir plānots pagrieziens, izņemot gadījumus, kas noteikti b) un c) apakšpunktā. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un  $0,125 \times D$ . Tiek pieņemts, ka:
  - 1) pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas CAT.POLA.305. punkta b) apakšpunktā noteiktās pacelšanās distancē beigās un beidzas 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas;
  - 2) pirms lidmašīna sasnies 50 pēdu augstumu virs zemes, tai nav sānsveres, bet pēc tam sānsveres leņķis nepārsniedz 15°;
  - 3) pacelšanās trajektorijā, kurā jādarbojas visiem dzinējiem, kritiskā dzinēja atteice notiek tajā pacelšanās trajektorijas punktā, kurā paredz, ka ir zaudēts vizuālais kontakts ar šķēršļu pārlidošanai vajadzīgajiem orientieriem;
  - 4) pacelšanās trajektorijas gradients no 50 pēdu augstuma līdz augstumam, kurā var notikt dzinēja atteice, ir vienāds ar vidējo gradientu, visiem dzinējiem darbojoties, augstuma uzņemšanas posmā un pārejā uz maršruta konfigurāciju, kas reizināts ar koeficientu 0,77; un
  - 5) pacelšanās trajektorijas gradients no saskaņā ar a) apakšpunkta 4. punktu sasniegtā augstuma līdz pacelšanās trajektorijas beigām ir vienāds ar *AFM* norādīto augstuma uzņemšanas gradientu, maršrutā nedarbojoties vienam dzinējam.
- b) Gadījumos, kad paredzētās lidojuma trajektorijas dēļ kurss nav jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:
  - 1) 300 m, ja lidojums notiek apstākļos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija vai ir pieejami navigācijas līdzekļi, kas pilotam ļauj saglabāt tikpat precīzu paredzēto trajektoriju; vai
  - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- c) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ vajadzīgais kurss jāmaina par vairāk nekā 15°, ekspluatantam nav jāņem vērā tie šķēršļi, kam sānu attālums ir lielāks par:
  - 1) 600 m – lidojumos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija; vai
  - 2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā:
  - 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
  - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;
  - 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un
  - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

**CAT.POLA.315 Lidmašīnu ar vairākiem dzinējiem vadība maršrutā**

- a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos un nedarbojoties vienam dzinējam, atlikušajiem dzinējiem darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, lidmašīna spēj turpināt lidojumu attiecīgā minimālajā augstumā vai lielākā augstumā, lai veiktu drošu lidojumu, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, līdz punktam 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā iespējams nodrošināt atbilstību veiktspējas prasībām.
- b) Pieņem, ka dzinēja atteices punktā:
- 1) lidmašīna nelidos augstumā, kas pārsniegs augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
  - 2) maršruta gradients, vienam dzinējam nedarbojoties, ir augstuma zaudēšanas vai attiecīgi augstuma uzņemšanas bruto gradients, kas ir palielināts par 0,5 % vai samazināts par 0,5 %.

**CAT.POLA.320 Viendzinēja lidmašīnu vadība maršrutā**

- a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos un gadījumā, kad nedarbojas viens dzinējs, lidmašīna spēj sasniegt vietu, kur var veikt drošu piespiedu nosēšanos.
- b) Pieņem, ka dzinēja atteices punktā:
- 1) lidmašīna nelido augstumā, kas pārsniedz augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, vienam dzinējam darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
  - 2) maršruta gradients ir nolaišanās bruto gradients, kas palielināts par 0,5 %.

**CAT.POLA.325 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos**

Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz maksimālo nosēšanās masu paredzētajā augstumā un apkārtējās vides temperatūrā aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

**CAT.POLA.330 Nosēšanās – sausi skrejceļi**

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (LDA), ņemot vērā:
- 1) augstumu virs lidlauka;
  - 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;
  - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu; un
  - 4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.
- b) Veicot stāvas pieejas procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet nav mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POLA.345. prasības.
- c) Veicot īsskrējiena nosēšanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POLA.350. prasības.
- d) Lidmašīnas palaišanai reisā, ievērojot a) līdz c) apakšpunktā noteiktās prasības, pieņem, ka:
- 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja standarta apstākļos; un
  - 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.

- e) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību d) apakšpunkta 2. punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks, kur atbilstību a) līdz d) apakšpunktam var ievērot pilnībā.

#### **CAT.POLA.335 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem**

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš paredzamajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, LDA jābūt vienāgai ar vai lielāki par vajadzīgo nosēšanās distanci, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.330 un reizināta ar koeficientu 1,15.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš paredzamajā ielidošanas laikā varētu būt kontaminēts, nosēšanās distance nedrīkst būt lielāka par LDA. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās distancēs datus.
- c) Ja AFM ir īpaša papildinformācija par nosēšanās distancēm uz slapjiem skrejceļiem, tad uz slapja skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās distanci par a) apakšpunktā noteikto, tomēr ne mazāku par CAT.POLA.330. punkta a) apakšpunktā noteikto distanci.

#### **CAT.POLA.340 Augstuma uzņemšanas prasības pacelšanās un nosēšanās laikā**

Divdzinēju lidmašīnas ekspluatants ievēro šādas prasības pacelšanās un nosēšanās laikā.

##### *a) Augstuma uzņemšana pacelšanās laikā*

##### 1) Visi dzinēji darbojas

- i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients pēc pacelšanās ir vismaz 4 %:
- A) visiem dzinējiem darboties pacelšanās jaudas režīmā;
  - B) ar izlaistu šasiju, izņemot gadījumus, kad šasiju var ievilkt nepilnās 7 sekundēs, jo tad to var uzskatīt par ievilktu;
  - C) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un
  - D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par lielāko no šīm vērtībām: 1,1  $V_{MC}$  (minimālais kontroles ātrums uz zemes vai tuvu zemei) un 1,2  $V_{S1}$  (iekritiena ātrums vai minimālais stabila lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā).

##### 2) Viens dzinējs nedarbojas (OEI)

- i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients 400 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas ir mērāms pozitīvi:
- A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodies mazākās pretestības pozīcijā;
  - B) atlikušajam dzinējam darboties pacelšanās jaudas režīmā;
  - C) ar ievilktu šasiju;
  - D) ar spārnu aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un
  - E) ar tādu augstuma uzņemšanas ātrumu, ko sasniedz 50 pēdu augstumā.
- ii) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients ir vismaz 0,75 % 1 500 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas:
- A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodies mazākās pretestības pozīcijā;
  - B) atlikušajam dzinējam darboties ne intensīvāk kā maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā;
  - C) ar ievilktu šasiju;
  - D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
  - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par 1,2  $V_{S1}$ .



## b) Augstuma uzņemšana nosēšanās laikā

## 1) Visi dzinēji darbojas

## i) Vienmērīgais augstuma uzņemšanas gradients ir vismaz 2,5 %:

- A) ar jaudu vai vilci, kas nav lielāka par to, kāda pieejama 8 sekundēs pēc vadības sviru izkustināšanas no lidojuma minimālās mazās gāzes pozīcijas;
- B) ar izlaistu šasiju;
- C) ar spārnu aizplākšņiem nosēšanās pozīcijā; un
- D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas vienāds ar  $V_{REF}$  (nosēšanās atsauces ātrumu).

## 2) Viens dzinējs nedarbojas (OEL)

## i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas gradients 1 500 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas ir vismaz 0,75 %:

- A) kritiskajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodies mazākās pretestības pozīcijā;
- B) atlikušajam dzinējam darbojoties ne intensīvāk kā maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā;
- C) ar ievilkto šasiju;
- D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
- E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par  $1,2 V_{S1}$ .

**CAT.POLA.345 Stāvas pieejas manevru apstiprināšana**a) Kompetentā iestāde apstiprina stāvas pieejas manevrus, kad izmanto  $4,5^\circ$  vai lielākus glisādes leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, tomēr ne mazāks par 35 pēdām.

## b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:

## 1) AFM ir noteikts maksimāli pieļaujamais apstiprinātais glisādes leņķis, visi citi ierobežojumi, standarta, nestandarta vai ārkārtas procedūras stāvas pieejas manevriem, kā arī lauka garuma datu grozījumi gadījumā, kad izmanto stāvas pieejas kritērijus; un

## 2) katrā lidlaukā, kur veic stāvas pieejas manevrus:

- i) ir pieejama piemērota glisādes orientieru sistēma ar vismaz vizuālo glisādes norāžu sistēmu;
- ii) ir noteikti obligātie meteoroloģiskie apstākļi; un
- iii) ņem vērā:
  - A) šķēršļus;
  - B) glisādes orientieru veidu un skrejceļa vizuālās norādes;
  - C) obligātos vizuālos orientierus, kas vajadzīgi lēmuma pieņemšanas augstumā (DH) un MDA;
  - D) pieejamo gaisa kuģa aprīkojumu;
  - E) pilotu kvalifikāciju un īpašās zināšanas par konkrētu lidlauku;
  - F) AFM noteiktos ierobežojumus un procedūras; un
  - G) otrā apļa kritērijus.

**CAT.POLA.350 Īsskrējiena nosēšanās manevru apstiprināšana**

- a) Lai veiktu īsskrējiena nosēšanās darbības, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šo apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) distancē, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var ietilpt deklarētās drošās zonas izmantojamais garums, pieskaitot deklarēto LDA;
  - 2) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot lidlauka valsts;
  - 3) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt priekšlaicīgu zemsarki veikšu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsskrējiena nosēšanās manevriem;
  - 4) nosēšanās virzienā deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % augšup vai 2 % lejup;
  - 5) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;
  - 6) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa ass līnijas;
  - 7) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma nav mazāks par 50 pēdām;
  - 8) ir noteikti katra izmantojamā skrejceļa obligātie meteoroloģiskie nosacījumi, un tie nav mazāki par obligātajiem VFR vai NPA nosacījumiem, izvēloties lielāko vērtību;
  - 9) ir noteiktas un tiek ievērotas prasības par pilotu pieredzi, apmācību un zināšanām par lidlauku;
  - 10) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturojumus, orogrāfiskas iezīmes pieejas zonā, rīcībā esošos pieejas palīglīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otro apli/pārtraukto nosēšanos.

**4. N O D A Ļ A****C k l a s e****CAT.POLA.400 Pacelšanās**

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru izlidošanas lidlaukā.
- b) Lidmašīnām, kam pacelšanās lauka garuma dati AFM noteikti, neparedzot dzinēja atteices varbūtību, attālumu no pacelšanās ieskrējiena sākuma, kāds lidmašīnai vajadzīgs, lai sasniegtu 50 pēdu augstumu virs virsmas, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās pacelšanās jaudas režīmā, reizina ar vienu no šiem koeficientiem:
- 1) 1,33 – lidmašīnām ar diviem dzinējiem;
  - 2) 1,25 – lidmašīnām ar trīs dzinējiem; vai
  - 3) 1,18 – lidmašīnām ar četriem dzinējiem,
- nepārsniedzot pieejamo ieskrējiena distances (TORA) garumu lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.
- c) Lidmašīnām, kam pacelšanās lauka garuma dati AFM noteikti, paredzot viena dzinēja atteici, atbilstīgi AFM specifikācijām ievēro šādas prasības:
- 1) pārtrauktās pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pārtrauktās pacelšanās distanci (ASDA);
  - 2) pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci (TODA), šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no TORA;
  - 3) ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka nekā TORA;

- 4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto  $V_1$  vienoto vērtību; un
  - 5) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.
- d) Ņem vērā:
- 1) barometrisko augstumu lidlaukā;
  - 2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
  - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;
  - 4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;
  - 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un
  - 6) skrejceļa garuma zudumu (ja tāds ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

#### **CAT.POLA.405 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā**

- a) Pacelšanās trajektoriju, vienam dzinējam nedarbojoties (*OEI*), nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā, pieskaitot  $0,01 \times D$ , vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot  $0,125 \times D$ , kur  $D$  ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un  $0,125 \times D$ .
- b) Pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas CAT.POLA.405. punkta b) vai attiecīgi c) apakšpunktā noteiktās pacelšanās distances beigās un beidzas 1 500 pēdu augstumā virs lidlauka virsmas.
- c) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā:
  - 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
  - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;
  - 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un
  - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.
- d) Kursu nedrīkst mainīt līdz pacelšanās trajektorijas punktam, kad tiek sasniegts 50 pēdu augstums virs lidlauka virsmas. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz  $15^\circ$ . Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par  $15^\circ$ , bet nav lielāki par  $25^\circ$ . Nosaka atbilstīgu korekciju sānsveres leņķa ietekmei uz lidojuma ātrumu un lidojuma trajektoriju, tostarp attāluma pieaugumu, ko rada palielināts lidojuma ātrums.
- e) Gadījumos, kad kurss nav jāmaina vairāk par  $15^\circ$ , ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:
  - 1) 300 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
  - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- f) Gadījumos, kad kurss jāmaina par vairāk nekā  $15^\circ$ , ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:
  - 1) 600 m, ja pilots var saglabāt nepieciešamo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
  - 2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.

- g) Eksploatants izstrādā darbnepārtrauces procedūras, lai ievērotu a) līdz f) apakšpunktā noteiktās prasības un nodrošinātu drošu maršruta izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot, ka lidmašīna atbilst lidojumā piemērojamajam CAT.POLA.215 prasībām vai veic nosēšanos izlidošanas lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

#### **CAT.POLA.410 Lidojuma laikā – darbojas visi dzinēji**

- a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskos apstākļos no jebkura punkta maršrutā vai plānotas novirzīšanās gadījumā lidmašīna var uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 300 pēdas minūtē, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, kas noteikts:

- 1) minimālajiem augstumiem drošam lidojumam katrā maršruta posmā vai katrā plānotā novirzē no tā, kas noteikts vai aprēķināts, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļauto informāciju par konkrēto lidmašīnu; un
- 2) minimālajiem augstumiem, kas nepieciešami, lai nodrošinātu atbilstību CAT.POLA.415. punkta un attiecīgi CAT.POLA.420. punkta nosacījumiem.

#### **CAT.POLA.415 Lidojuma laikā – nedarbojas viens dzinējs (OEI)**

- a) Lidojumam paredzētajos meteoroloģiskos apstākļos, ja notiek viena dzinēja atteice jebkurā maršruta punktā vai jebkurā plānotā novirzē no tā, bet otrs vai pārējie dzinēji darbojas paredzētā maksimālās ilgstošās jaudas režīmā, lidmašīna var turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var veikt nosēšanos saskaņā ar CAT.POLA.430 vai attiecīgi CAT.POLA.435. Lidmašīnai jāpārlido šķēršļi, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz:

- 1) 1 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas koeficients ir nulle vai lielāks; vai
- 2) 2 000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas koeficients ir mazāks par nulli.

- b) Lidojuma trajektorijai ir pozitīvs gradients 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka, kur ir paredzēts veikt nosēšanos pēc tam, kad ir notikusi viena dzinēja atteice.

- c) Pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas pieejamais koeficients ir par 150 pēdām minūtē mazāks par noteikto pilno augstuma uzņemšanas ātrumu.

- d) Platuma robežas, kas minētas a) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz nepieciešamās navigācijas veiktspējas 5. tipam (RNP5).

- e) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi.

#### **CAT.POLA.420 Divu dzinēju atteice lidojuma laikā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem**

- a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk par attālumu, ko tā veic 90 minūtēs ilgtermiņa kreisēšanas ātrumā, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā mierīgos laikapstākļos no tāda lidlauka, kas atbilst veiktspējas kritērijiem, ko piemēro paredzētajai nosēšanās masai, izņemot gadījumus, kas atbilst b) līdz e) apakšpunktam.

- b) Ja nedarbojas divi lidmašīnas dzinēji, trajektorija ir tāda, lai paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos lidmašīna varētu turpināt lidojumu, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz 2 000 pēdu, uz lidlauku, kas atbilst veiktspējas kritērijiem, kurus piemēro attiecībā uz paredzamo nosēšanās masu.

- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties attiecīgās maršruta daļas viskritiskākajā punktā, lidmašīnai atrodoties tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētajai nosēšanās masai piemērojamajiem veiktspējas kritērijiem, un šis attālums ir lielāks par attālumu, ko lidmašīna veic 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem darbojoties, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos.

- d) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu degvielas daudzums, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 450 m (1 500 pēdu) augstumā tieši virs nosēšanās zonas un tad šādā augstumā lidotu vēl 15 minūtes.

- e) Pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas pieejamais ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks nekā noteiktais.

- f) Platuma robežas, kas minētas b) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte atbilst vismaz nepieciešamās navigācijas veiktspējas 5. tipam (RNP5).
- g) Atbrīvošanās no degvielas atļautā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi.

#### **CAT.POLA.425 Nosēšanās galamērķa un rezerves lidlaukos**

Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz AFM precizēto maksimālo nosēšanās masu attiecīgajam augstumam un – ja noteikts AFM – atbilstīgi apkārtējās vides temperatūrai paredzamajā nosēšanās laikā galamērķa un rezerves lidlaukā.

#### **CAT.POLA.430 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem**

a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % robežās no pieejamās nosēšanās distances, ņemot vērā:

- 1) augstumu virs lidlauka;
- 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;
- 3) skrejceļa virsmas veidu; un
- 4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.

b) Lai nosēdinātu lidmašīnu, pieņem, ka:

- 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja standarta apstākļos; un
- 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas uz zemes specifiku, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.

c) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību b) apakšpunkta 2. punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja izvēlēts rezerves lidlauks, kur atbilstību a) līdz b) apakšpunktam iespējams ievērot pilnībā.

#### **CAT.POLA.435 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem**

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, LDA jābūt vienādam ar vai lielākam par vajadzīgo nosēšanās distanci, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.430 un reizināta ar koeficientu 1,15.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš paredzamajā ielidošanas laikā varētu būt kontaminēts, nosēšanās distance nedrīkst būt lielāka par LDA. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās distances datus.

## 2. SADAĻA

### **Helikopteri**

#### 1. NODAĻA

### **Vispārējās prasības**

#### **CAT.POL.H.100 Piemērošana**

- a) Helikopterus ekspluatē saskaņā ar attiecīgajai veiktspējas klasei piemērojamajām prasībām.
- b) Helikopteru ekspluatāciju atbilstīgi 1. klases parametriem veic:
- 1) lidojumos no/uz lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar CAT.POL.H.225 veic lidojumus no sabiedrības interešu teritorijas (PIS) un uz to; vai
  - 2) ja MOPSC ir lielāka par 19 vietām, izņemot gadījumus, kad veic 2. klases parametriem atbilstīgus lidojumus uz/no helikopteru klāja saskaņā ar apstiprinājumu, kas izdota, ievērojot CAT.POL.H.305.

c) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru MOPSC ir 19 vietas vai mazāk, bet vairāk par deviņām sēdvietām, ekspluatē atbilstīgi 1. vai 2. klases parametriem.

d) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru MOPSC ir deviņas vietas vai mazāk, ekspluatē atbilstīgi 1., 2. vai 3. klases parametriem.

#### **CAT.POL.H.105 Vispārējas prasības**

a) Helikoptera masa:

1) pacelšanās sākumā; vai

2) lidojuma pārplānošanas gadījumā – brīdī, no kura piemēro pārskatītu lidojuma veikšanas plānu,

nav lielāka par masu, ar kuru paredzētajā lidojumā var ievērot šīs nodaļas prasības, ņemot vērā paredzamo masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas krājuma atbilstīgi attiecīgajām prasībām.

b) AFM norādītos apstiprinātos veiktspējas datus izmanto, lai noteiktu atbilstību šīs sadaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem atbilstīgi prasībām attiecīgajās nodaļās. Šos citus datus ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Piemērojot šajā sadaļā noteiktos faktorus, var ņemt vērā jebkurus darbības faktorus, kas AFM jau ir iekļauti veiktspējas datos, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkārtas piemērošanas.

c) Pierādot atbilstību šīs sadaļas prasībām, ņem vērā:

1) helikoptera masu;

2) helikoptera konfigurāciju;

3) vides apstākļus, proti:

i) barometrisko augstumu un temperatūru;

ii) vēju:

A) izņemot gadījumus, kas noteikti C) punktā, lai ievērotu pacelšanās, pacelšanās trajektorijas un nosēšanās prasības, ņem vērā ne vairāk kā 50 % no ziņotās pastāvīgās pretvēja komponentes – 5 mezgli vai vairāk;

B) gadījumos, kad AFM atļauts pacelties un nosēsties ar ceļavēja komponenti, un visos gadījumos attiecībā uz pacelšanās trajektoriju, ņem vērā ne mazāk par 150% no ziņotās ceļavēja komponentes; un

C) ja ar precīziem vēja mēraparātiem var izmērīt precīzu vēja ātrumu virs pacelšanās un nosēšanās punkta, var noteikt par 50 % lielākas vēja komponentes, ja ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka FATO tuvums un precizitāti pastiprinošas ierīces nodrošina atbilstīgu drošības līmeni;

4) ekspluatācijas paņēmienus; un

5) jebkuru tādu sistēmu ekspluatāciju, kas negatīvi ietekmē darbību.

#### **CAT.POL.H.110 Šķēršļi**

a) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, ņem vērā šķēršļus FATO, pacelšanās lidojuma trajektorijā vai otrā apla trajektorijā, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:

1) VFR lidojumos:

i) pusi no AFM noteiktā minimālā platuma vai – ja platums nav noteikts –  $0,75 \times D$ , kur D ir helikoptera lielākie izmēri, propelleriem griežoties;

- ii) pieskaitot lielāko no  $0,25 \times D$  vai 3 m;
- iii) pieskaitot:
  - A)  $0,10 \times DR$  attālumu VFR lidojumiem dienā; vai
  - B)  $0,15 \times DR$  attālumu VFR lidojumiem naktī.
- 2) IFR lidojumos:
  - i)  $1,5 \times D$  vai 30 m, izvēloties lielāko vērtību, pieskaitot:
    - A)  $0,10 \times DR$  attālumu IFR lidojumiem ar precīzu kursa vadību;
    - B)  $0,15 \times DR$  attālumu IFR lidojumiem ar standarta kursa vadību; vai
    - C)  $0,30 \times DR$  attālumu IFR lidojumiem bez kursa vadības.
  - ii) Nosakot otrā apļa lidojuma trajektoriju, novirzi no šķēršļu zonas piemēro tikai pieejamās pacelšanās distances beigās.
  - 3) Manevros, kad pacelšanos sāk vizuāli un pārejas punktā pāriet uz IFR/IMC, līdz pārejas punktam piemēro 1. punktā noteiktos kritērijus, pēc pārejas punkta piemēro 2. punktā noteiktos kritērijus. Pārejas punkts nevar būt pirms 1. klases parametru helikopteriem nepieciešamās pacelšanās distances (TODRH) vai 2. klases parametru helikopteriem – pirms noteiktā pēcpacelšanās punkta (DPATO).
- b) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, ņem vērā šķēršļus atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonās, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:
  - 1) pusi no AFM noteiktā minimālā platuma vai – ja platums nav noteikts –  $0,75 \times D$ ;
  - 2) pieskaitot lielāko no  $0,25 \times D$  vai 3 m;
  - 3) pieskaitot:
    - i)  $0,10 \times$  attālums, ko veic no FATO beigām, VFR lidojumiem dienā; vai
    - ii)  $0,15 \times$  attālums, ko veic no FATO beigām, VFR lidojumiem naktī.
- c) Var neņemt vērā šķēršļus, kas ir tālāk par šādiem attālumiem:
  - 1)  $7 \times$  propellera rādiuss (R) lidojumiem dienā, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;
  - 2)  $10 \times R$  lidojumiem naktī, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;
  - 3) 300 m, ja precīzu navigāciju var panākt, izmantojot atbilstīgus navigācijas līdzekļus; vai
  - 4) 900 m visos citos gadījumos.

## 2. NODAĻA

### 1. klase

#### CAT.POL.H.200 Vispārējas prasības

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra.

#### CAT.POL.H.205 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt attiecīgajai procedūrai AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu.

b) Pacelšanās masai jābūt tādai, lai:

- 1) kritiskajam dzinējam pārstājot darboties lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties (*TDP*) vai pirms tā, iespējams pārtraukt pacelšanos un nosēsties *FATO*;
- 2) nepieciešamā pārtrauktās pacelšanās distance (*RTODRH*) nepārsniedz pieejamo pārtrauktas pacelšanās distanci (*RTODAH*); un
- 3) *TODRH* nebūtu garāks par pieejamo pacelšanās distanci (*TODAH*);
- 4) Neskarot b) apakšpunkta 3. punktu, *TODRH* var pārsniegt *TODAH*, ja helikopters, kritiskajam dzinējam pārstājot darboties *TDP*, turpinot pacelšanos var pārlidot visus šķēršļus līdz *TODRH* beigām, ievērojot vertikālo augstuma robežu, kas nav mazāka par 10,7 m (35 pēdām).

c) Pierādot atbilstību a) un b) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus izlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

d) Pacelšanās posmā līdz *TDP* (un atrodoties tajā) saglabā vizuālu kontaktu ar reljefu, lai varētu veikt pārtrauktu pacelšanos.

e) Veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, kritiskajam dzinējam pārstājot darboties *TDP* vai pirms tā, visus šķēršļus atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonā pārlido atbilstīgā augstumā.

#### **CAT.POL.H.210 Pacelšanās lidojuma trajektorija**

a) No *TODRH* beigām, ja kritiskā dzinēja atteice konstatēta *TDP*:

- 1) Pacelšanās masai jānodrošina tāda pacelšanās lidojuma trajektorija, lai *VFR* lidojumos augstuma uzņemšanas zonā būtu iespējams pārlidot visus šķēršļus vismaz 10,7 m (35 pēdu) vertikālā attālumā un *IFR* lidojumos – 10,7 m (35 pēdu) +  $0,01 \times$  attālums *DR*. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.
- 2) Lai, mainot lidojuma virzienu par vairāk nekā 15°, varētu ievērot šķēršļu pārlidošanas prasības, atbilstīgi koriģē sānsveres leņķus. Šo pagriezienu nedrīkst sākt zemāk par 61 m (200 pēdām) virs pacelšanās virsmas, izņemot gadījumus, kad šāds manevrs ietilpst *AFM* iekļautā apstiprinātā procedūrā.

b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos atbilstīgos parametrus izlidošanas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

#### **CAT.POL.H.215 Kritiskā dzinēja atteice – lidojuma laikā**

a) Helikoptera masai un lidojuma trajektorijai visos maršruta punktus, nedarbojoties kritiskajam dzinējam un lidojumam prognozētajos meteoroloģiskajos apstākļos, jāatbilst 1., 2. vai 3. punktā noteiktajām prasībām:

- 1) Ja vien lidojumu paredzēts veikt, visu laiku neredzot zemes virsmu, helikoptera masai jābūt tādai, lai, vienam dzinējam nedarbojoties, kalnu apgabalos būtu iespējams uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 50 pēdas/minūtē līdz vismaz 300 m (1 000 pēdām) vai 600 m (2 000 pēdām) un maršruta šķēršļus un reljefa pacēlumus pārlidot 9,3 km (5 jūras jūdzes) attālumā abās paredzētās trajektorijas pusēs.
- 2) Ja lidojumu paredzēts veikt, neredzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1 000 pēdu) augstumam virs tādas nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220. Lidojuma trajektorijai vismaz 300 m (1 000 pēdu) augstumā vai 600 m (2 000 pēdu) augstumā kalnu apgabalos jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm. Var izmantot lejupslīdes manevrus.
- 3) Ja lidojumu paredzēts veikt *VMC*, redzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1 000 pēdu) augstumam virs nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220, nevienā brīdī nelidojot zemāk par atbilstīgu obligāto lidojuma augstumu. Ņem vērā šķēršļus 900 m attālumā abās maršruta pusēs.



- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunkta 2. vai 3. punktā:
- 1) pieņem, ka kritiskais dzinējs var pārstāt darboties viskritiskākajā maršruta punktā;
  - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
  - 3) atbrīvošanos no degvielas plāno tikai tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, spētu sasniegt lidlauku vai ekspluatācijas vietu ar vajadzīgo degvielas rezervi; un
  - 4) atbrīvošanos no degvielas neplāno zemāk par 1 000 pēdām virs reljefa.
- c) Ja 95 % lidojuma laika nevar nodrošināt navigācijas precizitāti, a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētās joslas platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm).

#### **CAT.POL.H.220 Nosēšanās**

- a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nedrīkst pārsniegt AFM attiecīgajai procedūrai noteikto maksimālo pacelšanās masu.
- b) Ja kritiskā dzinēja atteici konstatē jebkurā nosēšanās lēmuma pieņemšanas punktā (*LDP*) vai pirms tā, ir iespējams vai nu nosēsties un apstāties *FATO*, vai veikt pārtraukto nosēšanos un pārlidot visus šķēršļus lidojuma trajektorijā 10,7 m (35 pēdu) augstumā. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.
- c) Ja svarīgākā dzinēja atteici konstatē jebkurā *LDP* punktā vai pēc tā, ir iespējams:
- 1) pārlidot visus šķēršļus pieejas trajektorijā; un
  - 2) nosēsties un apstāties *FATO*.
- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus paredzētajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai jebkurā rezerves vietā, ja tāda paredzēta.
- e) Nosēšanās daļu posmā no *LDP* līdz zemskares punktam veic, redzot zemi.

#### **CAT.POL.H.225 Helikopteru ekspluatācija no sabiedrības interešu teritorijas un uz to**

- a) 2. parametru klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju uz sabiedrības interešu teritoriju (*PIS*) un no tās var veikt, neievērojot CAT.POL.H.310. punkta b) apakšpunktā vai CAT.POL.H.325. punkta b) apakšpunktā noteiktās prasības, ja:
- 1) *PIS* bija lietošanā pirms 2002. gada 1. jūlija;
  - 2) *PIS* izmēra vai šķēršļu vides dēļ nav iespējams nodrošināt atbilstību prasībām, kas noteiktas 1. klases parametriem atbilstīgai ekspluatācijai;
  - 3) ekspluatāciju veic ar helikopteri, kura *MOPSC* ir sešas vietas vai mazāk;
  - 4) ekspluatants ievēro CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunkta 2. un 3. punktā minētās prasības;
  - 5) helikoptera masa nepārsniedz AFM noteikto maksimālo masu augstuma uzņemšanai 8 % slīpumā bezvēja apstākļos atbilstošā drošā pacelšanās ātrumā ( $V_{TOSS}$ ), kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; un
  - 6) ekspluatants no kompetentās iestādes ir saņēmis iepriekšēju apstiprinājumu ekspluatācijai. Pirms šādu ekspluatācijas darbību veikšanas citā dalībvalstī ekspluatants saņem šīs attiecīgās valsts kompetentās iestādes apstiprinājumu.
- b) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā nosaka procedūras, kas jāveic katrā konkrētā vietā, lai, dzinēja atteices gadījumā paceļoties un nosēžoties, mazinātu laiku, kad būtu apdraudēta helikopterā un uz zemes esošo cilvēku drošība.
- c) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā par katru atsevišķu *PIS* ir iekļauta: *PIS* diagramma vai fotoattēls ar skaidrojumiem, kur redzami galvenie elementi, izmēri un neatbilstības 1. klases parametriem atbilstīgas ekspluatācijas prasībām, galvenie riska veidi un rīcības plāns darbneaptrauces nodrošināšanai iespējama incidenta gadījumā.

## 3. N O D A Ļ A

## 2. k l a s e

**CAT.POL.H.300 Vispārējas prasības**

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 2. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra.

**CAT.POL.H.305 Ekspluatācija, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās**

a) Ekspluatāciju, ja pacelšanās un nosēšanās posmā nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.

b) Lai saņemtu un uzturētu šādu apstiprinājumu, ekspluatants:

1) veic riska vērtējumu, precizējot:

i) helikoptera tipu; un

ii) ekspluatācijas veidus;

2) ievēro šādus nosacījumus:

i) sasniedz un uztur ražotāja noteikto helikoptera/dzinēja modifikācijas standartu;

ii) veic helikoptera vai dzinēja ražotāja ieteiktos profilaktiskās tehniskās apkopes pasākumus;

iii) pacelšanās un nosēšanās procedūras apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās jau iepriekš nav iekļautas AFM;

iv) nosaka apkalpes apmācību; un

v) nodrošina sistēmu ziņošanai ražotājam par jaudas zudumu, dzinēja izslēgšanos vai dzinēja atteices gadījumiem;

un

3) ievieš izmantošanas uzraudzības sistēmu (UMS).

**CAT.POL.H.310 Pacelšanās**

a) Helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1 000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

b) Veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 noteiktā ekspluatācija, pacelšanos veic tā, lai būtu iespējama droša piespiedu nosēšanās līdz punktam, no kura iespējams droši turpināt lidojumu.

c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:

1) helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz AFM noteikto maksimālo masu, bezvēja apstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes (AEO OGE) un visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai

2) lidojumos no helikopteru klāja:

i) ar helikopteru, kura MOPSC ir vairāk par 19 vietām; vai

ii) ar jebkuru helikopteru no helikopteru klāja nelabvēlīgā apvidū,

attiecībā uz pacelšanās masu ņem vērā: procedūru; helikoptera klāja augstumam atbilstīgu klāja malas pārlidošanas un nolaišanās attālumu, kritiskajam(-iem) dzinējam(-iem) nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus izlidošanas vietā.

e) Pacelšanās posmā līdz CAT.POL.H.315 prasību izpildei helikopteru vada, redzot zemi.

**CAT.POL.H.315 Pacelšanās lidojuma trajektorija**

No noteiktā pēcpacelšanās punkta (DPATO) vai – alternatīvā kārtā – ne vēlāk kā 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas kritiskā dzinēja atteices gadījumā ievēro CAT.POL.H.210. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. punktā un b) apakšpunktā noteiktās prasības.

**CAT.POL.H.320 Kritiskā dzinēja atteica – lidojuma laikā**

Ievēro CAT.POL.H.215 prasības.

**CAT.POL.H.325 Nosēšanās**

- a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1 000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.
- b) Ja kritiskā dzinēja atteice notiek jebkurā pieejas trajektorijas punktā:
  - 1) var veikt pārtraukto nosēšanos, ievērojot CAT.POL.H.315 prasības; vai,
  - 2) veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 precizētā ekspluatācija, helikopters var veikt drošu piespiedu nosēšanos.
- c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:
  - 1) nosēšanās masa nepārsniedz AFM precizēto maksimālo masu, bezvēja apstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes (AEO OGE) un visiem dzinējam darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai
  - 2) lidojumos uz helikopteru klāju:
    - i) ar helikopteri, kura MOPSC ir vairāk par 19 vietām; vai
    - ii) ar jebkuru helikopteri uz helikopteru klāju nelabvēlīgā apvidū,attiecībā uz nosēšanās masu ņem vērā procedūru un helikoptera klāja augstumam atbilstīgu nolaišanās attālumu, kritiskajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.
- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā attiecīgos CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos parametrus galamērķa lidlaukā vai jebkurā citā rezerves lidlaukā, ja tāds paredzēts.
- e) Nosēšanās posmā, pēc kura nav iespējams izpildīt b) apakšpunkta 1. punktā noteiktās prasības, helikopteri vada, redzot zemi.

**4. N O D A Ļ A****3. k l a s e****CAT.POL.H.400 Vispārējās prasības**

- a) Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 3. klases parametriem, jābūt sertificētiem A vai līdzvērtīgā kategorijā, kā nosaka Aģentūra, vai B kategorijā.
- b) Ekspluatāciju veic tikai labvēlīgā apvidū, izņemot:
  - 1) ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.420; vai
  - 2) pacelšanās un nosēšanās posmā, veicot ekspluatāciju saskaņā ar c) apakšpunktu.
- c) Ja ekspluatantam ir apstiprinājums saskaņā ar CAT.POL.H.305 un ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, ekspluatāciju uz/no lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kas neatrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, var veikt:
  - 1) pacelšanās laikā, pirms sasniegts  $V_y$  (visizdevīgākais augstuma uzņemšanas ātrums), vai 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas; vai
  - 2) nosēšanās laikā zemāk nekā 200 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas.
- d) Ekspluatāciju nedrīkst veikt:
  - 1) ja zeme nav redzama;

- 2) naktī;
- 3) ja mākoņu apakšējā robeža ir zemāk par 600 pēdām; vai
- 4) ja redzamība ir mazāka par 800 metriem.

**CAT.POL.H.405 Pacelšanās**

a) Pacelšanās masai jābūt mazākajai no šīm vērtībām:

- 1) MCTOM; vai
- 2) maksimālā pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai – apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmē nav iespējams panākt, – pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.

b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

**CAT.POL.H.410 Maršrutā**

a) Helikopteram, kam visi dzinēji darbojas maksimālās nepārtrauktās jaudas režīmā, jāspēj turpināt lidojumu paredzētajā maršrutā vai ar plānoto novirzīšanos, nevienā punktā nelidojot zemāk par piemērotu obligāto lidojuma augstumu.

b) Neskarot CAT.POL.H.420, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

**CAT.POL.H.415 Nosēšanās**

a) Helikoptera nosēšanās masai paredzētajā nosēšanās laikā jābūt mazākajai no šīm vērtībām:

- 1) maksimālā sertificētā nosēšanās masa; vai
- 2) maksimālā nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai – apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmes zonā nav iespējams panākt – nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.

b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

**CAT.POL.H.420 Helikopteru ekspluatācija virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas**

a) Tādu turbodzinēju helikopteru ekspluatāciju, kuru MOPSC ir sešas vietas vai mazāk, virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums, pēc tam, kad ekspluatants ir veicis drošības riska novērtējumu. Pirms šādu ekspluatācijas darbību veikšanas citā dalībvalstī ekspluatants saņem šīs attiecīgās valsts kompetentās iestādes apstiprinājumu.

b) Lai saņemtu un uzturētu šādu apstiprinājumu, ekspluatants:

- 1) šādas ekspluatācijas darbības veic tikai tajos apgabalos un tādos apstākļos, kas precizēti apstiprinājumā;
- 2) šādas ekspluatācijas darbības neveic atbilstīgi HEMS apstiprinājuma nosacījumiem;
- 3) pierāda, ka helikoptera ierobežojumu vai citu pamatotu apsvērumu dēļ nav iespējams ievērot attiecīgos veiktspējas kritērijus; un
- 4) ir saņēmis apstiprinājumu saskaņā ar CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunktu.

c) Neskarot CAT.IDE.H.240, šādas ekspluatācijas darbības var veikt bez papildu skābekļa padeves aprīkojuma, ja lidojuma augstums ilgāk par 30 minūtēm nepārsniedz 10 000 pēdas un nekad nepārsniedz 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

## 3. SADAĻA

**Masa un līdzsvars**

## 1. NODAĻA

**Gaisa kuģi ar dzinēju****CAT.POL.MAB.100 Masa un līdzsvars, noslogojums**

- a) Jebkurā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa noslogojums, masa un smaguma centrs (CG) atbilst ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Eksploatants pirms gaisa kuģa ekspluatācijas sākšanas nosaka katra gaisa kuģa masu un CG, to faktiski nosverot, pēc tam atkārtoti sverot ik pēc 4 gadiem, ja izmanto konkrēta gaisa kuģa masu, un ik pēc 9 gadiem, ja izmanto gaisa kuģu flotes masu. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģus sver atkārtoti.
- c) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai jebkura apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.
- d) Eksploatants, sverot vai izmantojot standartmasu, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, kas ietilpst gaisa kuģa sausajā ekspluatācijas masā. Nosaka viņu atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa CG.
- e) Eksploatants derīgās kravas masu, tostarp balasta masu, nosaka, faktiski sverot vai derīgās kravas masu nosakot atbilstīgi standarta pasažieru un bagāžas masai.
- f) Papildus pasažieru un reģistrētās bagāžas standartmasai var izmantot citu kravas vienību standartmasu, ja eksploatants kompetentajai iestādei pierāda, ka šīm vienībām ir tāda pati masa vai ka šo vienību masa nepārsniedz noteiktās pieļaujamās robežas.
- g) Eksploatants degvielas kravas svaru nosaka pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.
- h) Eksploatants nodrošina, ka:
- 1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un
  - 2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.
- i) Eksploatants ievēro konstrukcijas papildierobežojumus, piemēram, grīdu izturības ierobežojumus, maksimālo noslodzi uz tekošo metru, maksimālo masu katrā kravas nodalījumā un maksimālā vietu skaita ierobežojumus. Attiecībā uz helikopteriem eksploatants ņem vērā noslogojuma izmaiņas lidojumā.
- j) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā eksploatants precizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz i) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

**CAT.POL.MAB.105 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija**

- a) Eksploatants pirms katra lidojuma, precizējot kravu un tās izvietojumu, nosaka masas un līdzsvara datus un sagatavo masas un līdzsvara dokumentus. Ņemot vērā masas un līdzsvara dokumentus, komandieris konstatē, vai krava un tās izvietojums nepārsniedz gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:
- 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
  - 2) lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums;
  - 3) komandiera vārds, uzvārds;
  - 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojuši attiecīgo dokumentu;

- 5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais CG;
  - i) B klases lidmašīnām un helikopteriem masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt CG atrašanās vietu, ja, piemēram, kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru;
- 6) degvielas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;
- 7) patērējamo krājumu svars, kas nav degviela (vajadzības gadījumā);
- 8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
- 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
- 10) piemērojamie gaisa kuģa CG izvietojumi; un
- 11) masas un CG robežvērtības.

Šai informācijai jābūt pieejamai lidojuma plānošanas dokumentos vai masas un līdzsvara sistēmās. Daļa šīs informācijas var būt ietverta citos dokumentos, kas ir gatavi un pieejami izmantošanai.

- b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā svara un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.
- c) Persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti komandierim izsniegtajos masas un līdzsvara dokumentos. Komandieris šos dokumentus apstiprina ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.
- d) Ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīža kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:
  - 1) komandierim ir ziņots par jebkurām izmaiņām pēdējā brīdī pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas un ka šīs izmaiņas ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kas attiecas uz masu un līdzsvaru;
  - 2) precīzē maksimālās pēdējā brīdī pieļaujamās pasažieru skaita vai iekrāvuma masas izmaiņas; un
  - 3) ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, sagatavo jaunus masas un līdzsvara dokumentus.
- e) Ja ekspluatants kā primāro avotu vēlas izmantot lidmašīnā uzstādītu datorizētu masas un līdzsvara sistēmu vai savrupu datorizētu masas un līdzsvara sistēmu, ir jāsaņem kompetentās iestādes apstiprinājums. Ekspluatants pierāda, ka sistēma darbojas pareizi un nodrošina ticamus datus.

#### D APAKŠDAĻA

#### INSTRUMENTI, DATI, IEKĀRTAS

##### 1. SADAĻA

##### *Lidmašīnas*

#### CAT.IDEA.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003; nav jāapstiprina:
  - 1) rezerves drošinātāji;
  - 2) pārnēsājамie lukturiši;
  - 3) precīzie hronometri;
  - 4) karšu turētāji;

- 5) pirmās palīdzības komplekti;
  - 6) neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekti;
  - 7) megafoni;
  - 8) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
  - 9) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
  - 10) bērnu ierobežotājsistēmas.
- b) Attiecībā uz instrumentiem un iekārtām, kas nav noteikti šajā apakšdaļā un nav jāapstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003, bet kas atrodas lidmašīnā lidojuma laikā, ievēro šādus nosacījumus:
- 1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. pielikumam vai CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 un CAT.IDE.A.345; un
  - 2) šie instrumenti un ierīces – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojuma drošumu.
- c) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojuma apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no šīs darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lieto vairāk nekā viens lidojuma apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.
- d) Instrumentus, ko izmanto visi lidojuma apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojuma apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- e) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

#### **CAT.IDE.A.105 Obligāto lidojuma iekārtu saraksts**

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

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta MEL; vai
- b) ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums ekspluatēt lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL).

#### **CAT.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji**

a) Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojot tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

b) Vajadzīgo rezerves drošinātāju skaits ir lielāks no šiem:

- 1) 10 % no katras jaudas drošinātāju skaita; vai
- 2) trīs drošinātāji katrai jaudai.

#### **CAT.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas**

a) Dienas lidojumos lidmašīnām ir:

- 1) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;
- 2) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiski drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;

- 3) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus; un
  - 4) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzams pārnēsājams elektrisks lukturītis.
- b) Nakts lidojumiem lidmašīnas papildus aprīko ar:
- 1) navigācijas/pozīcijas gaismām;
  - 2) divām nosēšanās gaismām vai vienu gaismu, kam ir divi atsevišķi barojami kvēldiegi; un
  - 3) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

#### **CAT.IDE.A.120 Vējstikla tīrītāji**

Lidmašīnās ar MCTOM, kas lielāka nekā 5 700 kg, katrā pilota darba vietā uzstāda ierīci, kas nokrišņu laikā nodrošina, ka daļa vējstikla ir skaidri caurredzama.

#### **CAT.IDE.A.125 Lidmašīnu ekspluatācija dienā saskaņā ar VFR – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas**

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.
- 1) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
    - i) magnētisko kursu;
    - ii) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
    - iii) barometrisko augstumu;
    - iv) izmērīto gaisa ātrumu;
    - v) vertikālo ātrumu;
    - vi) pagriezienus un slīdēšanu;
    - vii) telpisko stāvokli;
    - viii) kursu;
    - ix) ārējā gaisa temperatūru; un
    - x) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.
  - 2) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.
- b) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
  - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
  - 3) vertikālo ātrumu;
  - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
  - 5) telpisko stāvokli; un
  - 6) kursu.



- c) Līdzekļiem, kas novērš gaisa ātruma norādīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ, jābūt:
- 1) lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir lielāka par deviņām vietām; un
  - 2) lidmašīnās, kuru CofA pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. aprīlī vai vēlāk.
- d) Viendzinēja lidmašīnām, kuru CofA pirmo reizi izsniegts pirms 1995. gada 22. maija, a) punkta 1) apakšpunkta vi) daļas, a) punkta 1) apakšpunkta vii) daļas, a) punkta 1) apakšpunkta viii) daļas un a) punkta 1) apakšpunkta ix) daļas prasības nepiemēro, ja atbilstības nodrošināšanas dēļ būtu jāveic lidmašīnas modernizācija.

**CAT.IDE.A.130 Lidmašīnu ekspluatācija saskaņā ar IFR vai naktī – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas**

Lidmašīnām, ko ekspluatē naktī saskaņā ar VFR vai IFR, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
- 1) magnētisko kursu;
  - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
  - 3) izmērīto gaisa ātrumu;
  - 4) vertikālo ātrumu;
  - 5) pagriezienus un slīdēšanu (vai lidmašīnās, kur ir telpiskā stāvokļa rezerves indikators, – slīdēšanu);
  - 6) telpisko stāvokli;
  - 7) stabilizētu kursu;
  - 8) ārējā gaisa temperatūru; un
  - 9) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos.
- b) Divi barometriskā augstuma indikatori.
- c) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.
- d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. punktā un h) apakšpunkta 2. punktā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- e) Ierīces, kas lidojuma apkalpei ziņo par d) apakšpunktā prasīto ierīču atteici, lidmašīnās:
- 1) kuru CofA pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk; vai
  - 2) kuru CofA pirmo reizi izsniegts pirms 1998. gada 1. aprīļa un kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām.
- f) Divas neatkarīgas statiskā spiediena sistēmas – izņemot lidmašīnas ar propelleriem, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka.
- g) Viena statiskā spiediena sistēma un viens rezerves statiskā spiediena avots – lidmašīnām ar propelleriem, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka.
- h) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vietā ir atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
  - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
  - 3) vertikālo ātrumu;
  - 4) pagriezienus un slīdēšanu;

- 5) telpisko stāvokli; un
  - 6) stabilizētu kursu.
- i) Lidmašīnām, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators, kas pieejams izmantošanai no jebkuras pilota darba vietas un kas:
- 1) standarta ekspluatācijas laikā ir ar nepārtrauktu barošanas padevi un ko pēc elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kas nav atkarīgs no parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas;
  - 2) garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas barošanas padeves sistēmā un ekspluatācijas procedūras;
  - 3) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa mērīšanas un attēlošanas sistēmas;
  - 4) pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;
  - 5) ir pienācīgi apgaismots visos ekspluatācijas posmos, izņemot lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka, kas 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas un kam kreisās puses instrumentu panelī ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators;
  - 6) lidojuma apkalpei skaidri norāda, kad rezerves telpiskā stāvokļa indikatoru darbina avārijas barošanas padeve; un
  - 7) ar attiecīgu indikatoru uz instrumenta vai uz instrumentu paneļa norāda, kad darbojas rezerves telpiskā stāvokļa indikatora autonomā barošanas padeve, ja tāda ir.
- j) Karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolaišanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

#### **CAT.IDE.A.135 Papildu iekārtas vienpilota lidojumam saskaņā ar IFR**

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR ar vienu pilotu, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

#### **CAT.IDE.A.140 Sistēma brīdināšanai par augstumu**

- a) Ar sistēmu brīdināšanai par augstumu aprīko:
- 1) turbopropelleru lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām; un
  - 2) turboreaktīvās lidmašīnas.
- b) Sistēma brīdināšanai par augstumu:
- 1) brīdina lidojuma apkalpi par tuvošanos iepriekš izraudzītam augstumam; un
  - 2) vismaz ar skaņas signālu brīdina lidojuma apkalpi par novirzīšanos no iepriekš izraudzīta augstuma.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, lidmašīnas, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka vai kuru MOPSC ir deviņas vietas vai vairāk un kuru CofA ir izdots pirms 1972. gada 1. aprīļa, un kuras 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas, ar sistēmu brīdināšanai par augstumu neaprīko.

#### **CAT.IDE.A.150 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)**

- a) Turbopropelleru lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, aprīko ar TAWS, kas atbilst A klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.
- b) Virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, aprīko ar TAWS, kas atbilst B klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.

**CAT.IDE.A.155 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS)**

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav paredzēts citādi, turbodzinēju lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, aprīko ar ACAS II.

**CAT.IDE.A.160 Lidmašīnas meteoroloģiskais radars**

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai IMC apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

- a) hermetizētās lidmašīnās;
- b) nehermetizētās lidmašīnās ar MCTOM, kas lielāka par 5 700 kg; un
- c) nehermetizētās lidmašīnās ar MOPSC, kas lielāka par deviņām vietām.

**CAT.IDE.A.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī**

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē iespējamos vai faktiskos apledošanas apstākļos naktī, aprīko ar ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

**CAT.IDE.A.170 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma**

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

**CAT.IDE.A.175 Apkalpes locekļu sakaru sistēma**

Lidmašīnās, kuru MCTOM ir vairāk nekā 15 000 kg vai kuru MOPSC ir vairāk nekā 19 vietas, uzstāda apkalpes locekļu iekšējo sakaru sistēmu, izņemot lidmašīnas, kam CofA pirmo reizi izsniegts pirms 1965. gada 1. aprīļa un kas 1995. gada 1. aprīlī dalībvalstī jau bija reģistrētas.

**CAT.IDE.A.180 Pasažieru informēšanas sistēma**

Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu.

**CAT.IDE.A.185 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces**

- a) Ar pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīci (CVR) aprīko:
  - 1) lidmašīnas ar MCTOM, kas lielāka par 5 700 kg; un
  - 2) daudzdzinēju turbolidmašīnas, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka, MOPSC – vairāk par deviņām vietām un kuru CofA pirmo reizi izdots 1990. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:
  - 1) pēdējās divās stundās – a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, ja to CofA ir izdots 1998. gada 1. aprīlī vai pēc tam;
  - 2) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, ja to CofA ir izdots pirms 1998. gada 1. aprīļa; vai
  - 3) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās.
- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:
  - 1) pilotu nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balsis radiosakarus;
  - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balsis sakarus;

- 3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp bez pārtraukuma:
- i) skaņas signālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk;
  - ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона (ja tādus izmanto) – a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1998. gada 1. aprīļa;
- un
- 4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sāksi kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sāksi kustību ar savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.
- e) Papildus d) apakšpunktam, atbilstīgi elektroenerģijas padevei CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās:
- 1) a) apakšpunkta 1. punktā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* izsniegts pēc 1998. gada 1. aprīļa; vai
  - 2) a) apakšpunkta 2. punktā minētajās lidmašīnās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

#### **CAT.IDEA.A.190 Lidojuma parametru reģistrators**

- a) Lidojuma parametru reģistrators (*FDR*), kurā izmantota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un ir pieejama metode ērtai šo datu izgvei no informācijas nesēja, uzstāda:
- 1) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1990. gada 1. jūnijā vai vēlāk;
  - 2) turbodzinēju lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5 700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1990. gada 1. jūnija; un
  - 3) daudzdzinēju turbolidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5 700 kg vai mazāka, *MOPSC* – vairāk par deviņām vietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk.
- b) *FDR* ieraksta:
- 1) lidojuma laiku, augstumu, gaisa ātrumu, standarta paātrinājumu un kursu un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 2. punktā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg;
  - 2) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. punktā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;
  - 3) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 2. punktā un kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;
  - 4) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 3. daļā un kuru *CofA* izdots pirms 2016. gada 1. janvāra; vai

- 5) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 3. daļā un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.
- d) *FDR* sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.
- e) *FDR* aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

#### **CAT.IDE.A.195 Datu pārraides sakaru reģistrēšana**

- a) Lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:
- 1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
    - i) datu pārraides sākumu;
    - ii) dispečera un pilota saziņu;
    - iii) veikto uzraudzību;
    - iv) lidojuma informāciju;
    - v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioaprāides uzraudzību;
    - vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
    - vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;
  - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un
  - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tikpat ilgu laiku, cik *CVR* ierīcēm noteikts CAT.IDE.A.185.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistratora darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas CAT.IDE.A.185. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR*.

#### **CAT.IDE.A.200 Kopējs reģistrators**

Atbilstību prasībām par *CVR* un *FDR* var nodrošināt ar:

- a) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru, ja lidmašīnā jābūt *CVR* vai *FDR*;

- b) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka un kurās jābūt gan CVR, gan FDR; vai arī
- c) diviem kopējiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai lielāka un kurās jābūt gan CVR, gan FDR.

#### **CAT.IDE.A.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces**

a) Lidmašīnās uzstāda:

- 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;
- 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai, izņemot 3. punktā norādītos gadījumus;
- 3) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai lidmašīnās, kuru MCTOM ir mazāka par 5 700 kg, kuru MOPSC ir mazāka par deviņām vietām un kuras reģistrētas pēc 2015. gada 8. aprīļa;
- 4) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem);
- 5) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā:
  - i) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim;
  - ii) katram novērotāja sēdeklim lidojuma apkalpes nodaļā;
- 6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim, kas paredzēts obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

- 1) ir atsprādzējama vienā punktā;
- 2) lidojuma apkalpes locekļu sēdekļiem, katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

#### **CAT.IDE.A.210 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”**

Lidmašīnās, kurās no lidojuma apkalpes locekļu sēdvietām visas pasažieru vietas redzēt nav iespējams, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

#### **CAT.IDE.A.215 Iekšējās durvis un aizkari**

Lidmašīnās uzstāda:

- a) durvis starp pasažieru nodaļumu un lidojuma apkalpes nodaļumu, uz kurām ir uzraksts “Tikai apkalpei” un kuras ir aizslēdzamas, lai pasažieri tās nevarētu atvērt bez lidojuma apkalpes locekļa atļaujas – lidmašīnās, kuru MOPSC ir lielāka par 19 vietām;
- b) visām durvīm, kas atdala pasažieru nodaļumu no cita nodaļuma, kurā ir avārijas izeja, – viegli pieejamas atvēršanas ierīces;
- c) ierīces, kas pasažieru salona durvis vai aizkaru fiksē atvērtā stāvoklī, lai, šķērsojot durvju vai aizkara aili, no ikvienas pasažieru vietas nokļūtu līdz vajadzīgai avārijas izejai citā zonā;
- d) uz visām iekšējām durvīm vai pie aizkariem, caur kuriem var nokļūt līdz pasažieru avārijas izejai, uzrakstu ar norādi, ka šīs durvis un aizkari pacelšanās un nosēšanās laikā ir jāfiksē atvērtā stāvoklī; un
- e) līdzekļus, ar kuriem ikviens apkalpes loceklis var atslēgt jebkuras pasažieriem pieejamas durvis, ko pasažieri var aizslēgt.

**CAT.IDE.A.220 Pirmās palīdzības komplekti**

a) Lidmašīnās ir pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula

**Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits**

Uzstādīto pasažieru vietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5
501 vai vairāk	6

b) Pirmās palīdzības komplekti:

- 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
- 2) tiek regulāri atjaunināti.

**CAT.IDE.A.225 Neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekti**

a) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir lielāka par 30 vietām, jābūt neatliekamās medicīniskās palīdzības komplektam gadījumiem, kad jebkurš punkts plānotajā maršrutā ir vairāk nekā 60 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no lidlauka, kur būtu pieejama profesionāla medicīniskā palīdzība.

b) Komandieris nodrošina, lai zāles dotu tikai atbilstīgi kvalificētas personas.

c) Ārkārtas medicīniskās palīdzības komplektu, kas minēts a) apakšpunktā:

- 1) nodrošina pret putekļiem un mitrumu;
- 2) pārvadā tādā vietā, kur tam nevar piekļūt nepiederīgas personas; un
- 3) regulāri atjaunina.

**CAT.IDE.A.230 Pirmās palīdzības skābeklis**

a) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdu, tādu darbību gadījumā, kam ir nepieciešams salona apkalpes loceklis, nodrošina tīra skābekļa padevi pasažieriem, kam fizioloģisku iemeslu dēļ kabīnes dehermetizācijas gadījumā varētu būt vajadzīgs skābeklis.

b) Daudzumu skābekļa padevei, kas minēta a) apakšpunktā, aprēķina, izmantojot vidējo plūsmas intensitāti standarta temperatūrā un spiedienā bez ūdens tvaika (STPD) vismaz trīs litri minūtē uz cilvēku. Šim skābekļa krājumam atlikušā lidojuma laikā pēc salona dehermetizācijas, salonam atrodoties augstāk par 8 000 pēdu, bet nepārsniedzot 15 000 pēdu augstumu, jāprietiek vismaz 2 % pārvadājamo pasažieru, bet nekādā gadījumā mazāk kā vienam cilvēkam.

c) Salonā jābūt pietiekamam skaitam padeves ierīču (bet nekādā gadījumā mazāk par divām) ar iespēju padevi izmantot salona apkalpei.

d) Uzstādītās skābekļa padeves ierīces katram lietotājam spēj radīt plūsmu, kuras intensitāte ir vismaz četri litri STPD minūtē.

**CAT.IDE.A.235 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās**

a) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.

- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām, ir:
- 1) ātri uzliedzamas maskas lidojuma apkalpes locekļiem;
  - 2) pietiekami daudz rezerves izvadu un masku vai pietiekami daudz pārnēsājamo skābekļa padeves ierīču ar maskām, ko vienmērīgi izvieto visā salonā, lai katram attiecīgajam salona apkalpes loceklim nekavējoties būtu pieejams skābeklis;
  - 3) katram salona apkalpes loceklim, salona apkalpes papildu loceklim un pasažieriem pasažieru vietās neatkarīgi no sēdvietas atrašanās vietas nekavējoties pieejama skābekļa padeves ierīce, kas pieslēgta skābekļa padeves termināļiem; un
  - 4) ierīce, kas lidojuma apkalpi brīdina par dehermetizāciju.
- c) Hermetizētās lidmašīnas, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pēc 1998. gada 8. novembra un kuras ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām, vai kuras ekspluatē 25 000 pēdu barometriskajā augstumā vai zemāk par to apstākļos, kad nav iespējams četru minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdām, nodrošina ar lietošanai automātiski gatavām b) apakšpunkta 3. punktā minētajām skābekļa padeves ierīcēm katrai personai.
- d) Kopējais padeves ierīču un b) apakšpunkta 3. punktā un c) apakšpunktā minēto izvadu skaits pārsniedz sēdvietu skaitu vismaz par 10 %. Papildu padeves ierīces vienmērīgi izvieto visā pasažieru salonā.
- e) Neskarot a) apakšpunktu, lidmašīnās, kas nav sertificētas lidojumiem virs 25 000 pēdu augstuma, prasības par skābekļa piegādi salona apkalpes locekļiem, salona apkalpes papildu locekļiem un pasažieriem visā lidojuma laikā var samazināt līdz līmenim, kad 10 000 un 13 000 pēdu salona barometriskajā augstumā skābekli nodrošina visiem attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem un vismaz 10 % pasažieru, ja visā lidojuma maršrutā četru minūšu laikā lidmašīna spēj droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdu salona barometriskajam augstumam.
- f) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas b) apakšpunkta 1. punktā un 2. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 20 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.
- g) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas 1. vienuma b) apakšpunkta 2. punktā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 110 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.
- h) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 3. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam 10 minūtēs no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 15 000 pēdu augstumam.

## 1. tabula

## Obligātās prasības hermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļā sēdvietās	<p>a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas.</p> <p>b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 13 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī, bet nekādā gadījumā mazāk par:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 30 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas nepārsniedz 25 000 pēdas; un</li> <li>2) 2 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 25 000 pēdas.</li> </ol>
2) Visiem attiecīgajiem apkalpes locekļiem	<p>a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdas, bet ne mazāk kā 30 minūtēm padeves.</p> <p>b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 13 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskajā augstumā.</p>



Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
3) 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 15 000 pēdas, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves.
4) 30 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 14 000 pēdas, bet nepārsniedz 15 000 pēdas.
5) 10 % pasažieru (*)	Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums pārsniedz 10 000 pēdas, bet nepārsniedz 14 000 pēdas pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī.

(\*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

#### CAT.IDE.A.240 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.

1. tabula

#### Obligātās prasības nehermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījuma sēdvietās, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 1 000 pēdām.
2) Attiecīgajiem apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 13 000 pēdām un jebkurā par 30 minūtēm ilgākā periodā barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskajā augstumā virs 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedz 13 000 pēdas.

(\*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

#### CAT.IDE.A.245 Elpošanas sistēmas aizsargierīces apkalpei

a) Visas hermetizētas lidmašīnas un tādas nehermetizētas lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, aprīko ar elpošanas sistēmas aizsargierīcēm (PBE) acu, deguna un mutes aizsardzībai, kas vismaz 15 minūtes nodrošina:

- 1) skābekli katram lidojuma apkalpes loceklim, kurš pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā;
  - 2) gāzi elpošanai katram attiecīgajam salona apkalpes loceklim blakus viņa/viņas norādītajai darba vietai; un
  - 3) gāzi elpošanai no pārnēsājamas PBE vienam lidojuma apkalpes loceklim blakus viņa/viņas darba vietai – lidmašīnās, ko ekspluatē ar lidojuma apkalpi, kurā ir vairāk par vienu cilvēku un nav salona apkalpes locekļu.
- b) Lidojuma apkalpes PBE iekārtas parocīgi novieto lidojuma apkalpes nodalījumā, kur tās ir viegli pieejamas tūlītējai lietošanai katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim norādītajā darba vietai.
- c) Salona apkalpes PBE iekārtas uzstāda blakus katra noteikumos paredzētā salona apkalpes locekļa darba vietai.

- d) Pārnēsājamus PBE lidmašīnās uzstāda arī blakus CAT.IDE.A.250. punktā minētajam pārnēsājamam ugunsdzēsamajam aparātam vai – ja pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts ir kravas nodaļumā – blakus kravas nodaļuma ieejai.
- e) PBE lietošana nedrīkst traucēt CAT.IDE.A.170., CAT.IDE.A.175., CAT.IDE.A.270. un CAT.IDE.A.330. punktā minēto sakaru līdzekļu izmantošanu.

#### **CAT.IDE.A.250 Pārnēsājami ugunsdzēsamie aparāti**

- a) Lidmašīnās lidojuma apkalpes nodaļumā ir vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts.
- b) Katrā virtuves nodaļumā, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, atrodas vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts.
- c) Katrā A vai B klases kravas vai bagāžas nodaļumā un katrā E klases kravas nodaļumā, kas apkalpes locekļiem ir pieejams lidojuma laikā, jābūt pieejamam lietošanai vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsamajam aparātam.
- d) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodaļumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodaļumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.
- e) Lidmašīnās uzstādīto pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodaļumā.

1. tabula

#### **Pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu skaits**

MOPSC	Ugunsdzēsamo aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vai vairāk	8

#### **CAT.IDE.A.255 Avārijas cirvji un laužņi**

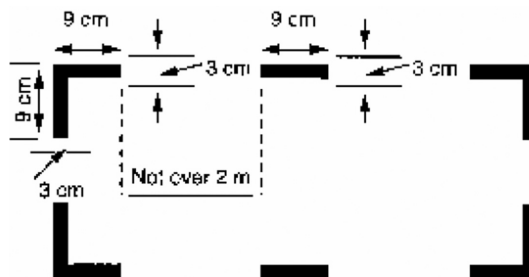
- a) Lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, lidojuma apkalpes nodaļumā novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai laužni.
- b) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 200 sēdvietām, tālākajā aizmugurējā virtuves nodaļumā vai tā tuvumā novieto papildu avārijas cirvi vai laužni.
- c) Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodaļumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

#### **CAT.IDE.A.260 Uzlaušanas vietu marķējums**

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

## 1. attēls

## Uzlaušanas vietu marķējums



## CAT.IDE.A.265 Avārijas evakuācijas līdzekļi

- a) Lidmašīnās, kur pasažieru avārijas izejas sliekšņi ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) no zemes, pie katras no šīm izejām novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā pasažieriem un apkalpei ļauj droši sasniegt zemi.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, šādus līdzekļus nenovieto pie izejām virs spārniem, ja paredzētais beigu punkts evakuācijas ceļam pa lidmašīnas korpusu ir zemāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, lidmašīnai atrodoties uz zemes ar izlaistām šasijām un spārnu aizplākšņiem pacelšanās vai nosēšanās stāvoklī, – atbilstīgi tam, kurā stāvoklī tie atrodas augstāk no zemes.
- c) Lidmašīnās, kur lidojuma apkalpei jābūt atsevišķai avārijas izejai un kur avārijas izejas zemākā vieta ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā visiem apkalpes locekļiem ļauj droši sasniegt zemi.
- d) Augstuma līmeni, kas noteikts a) un b) apakšpunktā, mēra:
- 1) ar izlaistu šasiju; un
  - 2) pēc viena vai vairāku šasijas daļu bojājuma vai atteices, kas neļauj to izlaist, lidmašīnām, kuru tipa sertifikāts izdots pēc 2000. gada 31. marta.

## CAT.IDE.A.270 Megafoni

Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 60 vietām un kurās ir vismaz viens pasažieris, jābūt avārijas evakuācijas laikā apkalpes locekļiem lietošanai ērti pieejamiem, pārnēsājamiem, ar baterijām darbināmiem megafoniem šādā skaitā:

- a) katram pasažieru klājam:

## 1. tabula

## Megafonu skaits

Pasažieru vietu konfigurācija	Megafonu skaits
61 līdz 99	1
100 vai vairāk	2

- b) lidmašīnās, kur ir vairāk par vienu pasažieru klāju, visos gadījumos, kad kopējā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk par 60, jābūt vismaz vienam megafonam.

## CAT.IDE.A.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

- a) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām, jābūt neatkarīgai barošanas padevei pieslēgtai avārijas apgaismojuma sistēmai, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.
- b) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir:
- 1) kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti;

- 2) iekšējais apgaismojums grīdas līmeņa avārijas izeju zonās;
  - 3) apgaismotas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes;
  - 4) ārējais avārijas apgaismojums pie visām izejām virs spārniem un pie izejām, pie kurām saskaņā ar noteikumiem jābūt ierīcēm, kas atvieglo nokāpšanu – naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pirms 1972. gada 1. maija;
  - 5) ārējais avārijas apgaismojums pie visām pasažieru avārijas izejām – naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pēc 1972. gada 30. aprīļa; vai
  - 6) avārijas evakuācijas ceļa apzīmēšanas sistēma(-as) grīdas tuvumā pasažieru nodalījumos – lidmašīnām, kam tipa sertifikāts pirmo reizi izdots 1957. gada 31. aprīlī vai vēlāk.
- c) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir 19 vietas vai mazāk un kuru tipa sertifikāts izdots saskaņā ar Aģentūras lidojuma noteikumiem, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1. līdz 3. punktā minētais aprīkojums.
- d) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir 19 vietas vai mazāk un kuru tipa sertifikāts nav izdots saskaņā ar Aģentūras lidojuma noteikumiem, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1. punktā minētais aprīkojums.
- e) Nakts lidojumos lidmašīnās, kuru MOPSC ir deviņas vietas vai mazāk, jābūt kabīnes vispārējā apgaismojuma avotam, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.

#### **CAT.IDE.A.280 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)**

- a) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, ir vismaz:
- 1) divi *ELT* – viens no tiem automātisks – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
  - 2) viens automātisks *ELT* vai divi jebkura tipa *ELT* – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma.
- b) Lidmašīnās, kuru MOPSC ir 19 vietas vai mazāk, ir vismaz:
- 1) viens automātisks *ELT* – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
  - 2) viens jebkura tipa *ELT* – lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma.
- c) Visu tipu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

#### **CAT.IDE.A.285 Lidojumi virs ūdens**

- a) Katram cilvēkam uz lidmašīnas klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem), – līdzvērtīga peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai gulvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvietojums:
- 1) sauszemes lidmašīnās, kuras ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai kuru pacelšanās vai nolaišanās trajektorijas dēļ virs ūdens, iespējams, būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens; un
  - 2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.
- c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:
- 1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu hidroplāna pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
  - 2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

d) Lidojumiem virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēšanos:

- 1) 120 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 400 jūras jūdžu attālumā, izvēloties mazāko lielumu, – lidmašīnās, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
- 2) 30 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 100 jūras jūdžu attālumā – visās citās lidmašīnās,

uzstāda e) punktā minēto aprīkojumu.

e) Lidmašīnās, kas atbilst d) apakšpunkta noteikumiem, ir šādas ierīces:

- 1) visiem cilvēkiem uz to klāja pietiekams skaits glābšanas plostu, kuri izvietoti tā, lai būtu viegli pieejami lietošanai avārijas gadījumā, un kuru ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus izdzīvojušos cilvēkus viena lielākās standarta ietilpības plosa zaudēšanas gadījumā;
- 2) avārijas signālugunis katram glābšanas plostim;
- 3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus; un
- 4) vismaz divi glābšanas *ELT* (*ELT(S)*).

#### **CAT.IDE.A.305 Izdzīvošanas aprīkojums**

a) Lidmašīnās, ar kurām lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:

- 1) avārijas signālu radīšanas signālierīces;
- 2) vismaz viens *ELT(S)*; un
- 3) izdzīvošanas papildaprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:

- 1) nelido tālāk par apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
  - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEL*) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
  - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām,
- 2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, – lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

#### **CAT.IDE.A.325 Radioaustiņas**

- a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā norādītajā darba vietā, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofonu vai laringofonu, vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pulsts ir pārraides poga.

#### **CAT.IDE.A.330 Radiosakaru iekārta**

- a) Lidmašīnās uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

**CAT.IDE.A.335 Audiopārslēgu pults**

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

**CAT.IDE.A.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi**

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces:

- a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdiensiem uz zemes;
- b) saziņai ar attiecīgajiem *ATC* dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un
- c) meteoroloģiskās informācijas saņemšanai.

**CAT.IDE.A.345 Sakaru un navigācijas iekārtas lidojumiem saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi**

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru un navigācijas iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdiensiem uz zemes.
- c) Neskarot b) punktu, lidmašīnās, ko ekspluatē īsos pārlidojumos Ziemeļatlantijas navigācijas veikspējas minimālo specifikāciju (*NAT MNPS*) gaisa telpā un kas nešķērso Atlantijas okeānu, jābūt vismaz vienai liela darbības rādiusa sakaru sistēmai, ja attiecīgajai gaisa telpai ir publicētas alternatīvas sakaru procedūras.
- d) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā atlikušās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.
- e) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotai iekārtai, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

**CAT.IDE.A.350 Transponders**

Lidmašīnās uzstāda sekundārā novērošanas radara (*SSR*) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas *SSR* transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

**CAT.IDE.A.355 Navigācijas datu elektroniskā vadība**

- a) Ekspluatants izmanto tikai tādus elektroniskus navigācijas datu produktus, kas atbalsta navigācijas lietojumprogrammas ar paredzētajam informācijas izmantošanas veidam atbilstīgu integritāti.
- b) Ja elektroniskās navigācijas dati atbalsta navigācijas lietojumprogrammu, kas nepieciešama, veicot ekspluatāciju, kam saskaņā ar *V* pielikumu (*Part-SPA*) vajadzīgs apstiprinājums, ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka izmantotais process un galaprodukti atbilst paredzētā datu izmantošanas veida integritātes standartiem.
- c) Ekspluatants pastāvīgi uzrauga gan procesu, gan produktu integritāti vai nu tieši, vai uzraugot trešās puses piegādātāju atbilstību.
- d) Ekspluatants gādā par to, lai visi aktuālie un negrozītie elektroniskie navigācijas dati tiktu laikus izplatīti un ievietoti visās lidmašīnās, kam šie dati vajadzīgi.

## 2. SADAĻA

**Helikopteri****CAT.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības**

a) Šajā apakšdaļā noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003; nav jāapstiprina:

- 1) rezerves drošinātāji;
- 2) pārnēsājami lukturīši;
- 3) precīzie hronometri;
- 4) karšu turētāji;
- 5) pirmās palīdzības komplekti;
- 6) megafoni;
- 7) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
- 8) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
- 9) bērnu ierobežotājsistēmas.

b) Attiecībā uz instrumentiem un iekārtām, kas nav noteikti šajā apakšdaļā un nav jāapstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003, bet kas atrodas lidmašīnā lidojuma laikā, ievēro šādus nosacījumus:

- 1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojuma apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. pielikumam vai CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 un CAT.IDE.H.345; un
  - 2) šie instrumenti un ierīces – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- c) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojuma apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no šīs darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lietos vairāk nekā viens lidojuma apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.
- d) Instrumentus, ko izmanto visi lidojuma apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojuma apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- e) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

**CAT.IDE.H.105 Lidojumam obligāto iekārtu saraksts**

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

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta MEL; vai
- b) ekspluatants ir saņēmis kompetentās iestādes apstiprinājumu ekspluatēt helikopteru saskaņā ar MMEL noteiktajiem ierobežojumiem.

**CAT.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas**

- a) Helikopteri, ar kuriem lido dienā saskaņā ar VFR, uzstāda sadursmes novēršanas gaismu sistēmu.

- b) Helikopteriem, ar kuriem lido naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda gan a) apakšpunktā minēto sistēmu, gan:
- 1) Apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;
  - 2) apgaismojuma ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
  - 3) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzamu pārnēsājamu elektrisko lukturīti;
  - 4) navigācijas/pozīcijas gaismas;
  - 5) divas nosēšanās gaismas, no kurām vienu lidojumā iespējams pielāgot tā, lai apgaismotu zemes virsmu helikoptera priekšā un aizmugurē, kā arī abos helikoptera sānos; un
  - 6) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

**CAT.IDE.H.125 Helikopteru ekspluatācija dienā saskaņā ar *VFR* – navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas**

- a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.
- 1) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
    - i) magnētisko kursu;
    - ii) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
    - iii) barometrisko augstumu;
    - iv) izmērīto gaisa ātrumu;
    - v) vertikālo ātrumu;
    - vi) slīdēšanu; un
    - vii) ārējā gaisa temperatūru.
  - 2) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.
- b) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
  - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
  - 3) vertikālo ātrumu; un
  - 4) slīdēšanu.
- c) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg, vai visos helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, neredzot zemi, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m, uzstāda ierīces, ar kurām mēra un parāda:
- 1) telpisko stāvokli; un
  - 2) kursu.
- d) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3 175 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, – līdzekļi, kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.



**CAT.IDE.H.130 Helikopteru ekspluatācija saskaņā ar IFR vai naktī – lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas**

Helikopteros, ko ekspluatē naktī saskaņā ar VFR vai IFR, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
  - 1) magnētisko kursu;
  - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
  - 3) izmērīto gaisa ātrumu;
  - 4) vertikālo ātrumu;
  - 5) slidēšanu;
  - 6) telpisko stāvokli;
  - 7) stabilizētu kursu; un
  - 8) ārējā gaisa temperatūru.
- b) Divi barometriskā augstuma indikatori. Ja lidojumus naktī saskaņā ar VFR veic viens pilots, barometriskā augstuma altimetru var aizstāt ar radioaltimetru.
- c) Ierīces, kas norāda, kad barošanas padeve nepieciešamajiem pilotēšanas instrumentiem nav adekvāta.
- d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. punktā un h) apakšpunkta 2. punktā, lai novērstu gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- e) Ierīces, kas lidojuma apkalpei ziņo par d) apakšpunktā noteikto ierīču atteici, helikopteros:
  - 1) kuru CofA pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. augustā vai vēlāk; vai
  - 2) kuru CofA pirmo reizi izsniegts pirms 1999. gada 1. augusta un kuru MCTOM ir lielāka par 3 175 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām vietām.
- f) Telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides rezerves ierīces, kas:
  - 1) standarta ekspluatācijas laikā nepārtraukti saņem enerģiju un ko elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices gadījumā apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kurš ir neatkarīgs no elektrības ģenerēšanas sistēmas;
  - 2) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides sistēmas;
  - 3) ir pieejamas lietošanai no jebkura pilota darba vietas;
  - 4) pēc parastās elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;
  - 5) pēc elektrības ģenerēšanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas barošanas padeves sistēmā un ekspluatācijas procesus, garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes vai tik ilgi, cik vajadzīgs, lai, lidojot virs nelabvēlīga apvidus vai atklātas jūras, sasniegtu rezerves nosēšanās vietu;
  - 6) visā ekspluatācijas laikā ir atbilstīgi apgaismotas; un
  - 7) ir savienotas ar ierīcēm, kas lidojuma apkalpi brīdina par minēto ierīču nepietiekamu barošanas padevi vai to, ka tās darbina avārijas padeve.
- g) Rezerves statiskā spiediena avots augstuma, gaisa ātruma un vertikālā ātruma mērīšanas ierīcēm.

h) Ja lidojumā nepieciešami divi piloti, otrā pilota darba vietā ir šādas atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:

- 1) barometrisko augstumu;
- 2) izmērīto gaisa ātrumu;
- 3) vertikālo ātrumu;
- 4) slīdēšanu;
- 5) telpisko stāvokli; un
- 6) stabilizētu kursu.

i) *IFR* lidojumiem – karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

#### **CAT.IDE.H.135 Papildu iekārtas vienpilota ekspluatācijai saskaņā ar *IFR***

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* ar vienu pilotu, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

#### **CAT.IDE.H.145 Radioaltimetri**

a) Helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, uzstāda radioaltimetru, kas raida skaņas brīdinājuma signālu, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, kā arī vizuālu brīdinājuma signālu pilota izvēlētajā augstumā, ja:

- 1) nav redzama zeme;
- 2) redzamība ir mazāka par 1 500 metriem;
- 3) lido naktī; vai
- 4) lido tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

#### **CAT.IDE.H.160 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā**

Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām un kurus ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

#### **CAT.IDE.H.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī**

a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.

b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

#### **CAT.IDE.H.170 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma**

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

#### **CAT.IDE.H.175 Apkalpes locekļu iekšējā sakaru sistēma**

Helikopteros, kur papildus lidojuma apkalpei ir citi apkalpes locekļi, uzstāda apkalpes locekļu iekšējo sakaru sistēmu.

#### **CAT.IDE.H.180 Pasažieru informēšanas sistēma**

a) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām vietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu, izņemot b):

b) Neskarot a) apakšpunktu, helikopteri, kuru MOPSC ir vairāk nekā deviņas 9) vietas, bet mazāk nekā 20 vietas, ir atbrīvoti no noteikuma par pasažieru informēšanas sistēmas uzstādīšanu, ja:

- 1) helikopterā nav starpsienas, kas atdala pilota un pasažieru nodalījumus; un
- 2) ekspluatants var pierādīt, ka pilota balss ir dzirdama un saprotama visās pasažieru vietās.

#### **CAT.IDE.H.185 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori**

a) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (CVR) uzstāda:

- 1) helikopteros, kuru MCTOM ir lielāka par 7 000 kg; un
- 2) helikopteros, kuru MCTOM ir lielāka par 3 175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1987. gada 1. janvārī vai vēlāk.

b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:

- 1) pēdējās 2 stundās – a) apakšpunkta 1. un 2. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;
- 2) pēdējās stundas laikā – a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk un pirms 2016. gada 1. janvāra;
- 3) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 1999. gada 1. augusta; vai
- 4) pēdējās 30 minūtēs – a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 2016. gada 1. janvāra.

c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:

- 1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
- 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;
- 3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp bez pārtraukuma:
  - i) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona – helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
  - ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona, – helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1999. gada 1. augusta, ja iespējams;
- 4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.

d) CVR sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) Papildus d) apakšpunktam, a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk:

- 1) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku; un
- 2) atbilstīgi elektroenerģijas piegādei CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.

f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

#### **CAT.IDE.H.190 Lidojuma parametru reģistrators**

a) *FDR*, kur lietota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja, uzstāda:

- 1) helikopteros, kuru MCTOM ir lielāka par 3 175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
- 2) helikopteros, kuru MCTOM ir lielāka par 7 000 kg vai kuru MOPSC ir vairāk par deviņām sēdvietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1989. gada 1. janvārī vai vēlāk, taču pirms 1999. gada 1. augusta.

b) *FDR* ieraksta parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu:

- 1) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;
- 2) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 8 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. punktā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;
- 3) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 5 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 2. punktā minētajos helikopteros.

c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.

d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.

e) *FDR* aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

#### **CAT.IDE.H.195 Datu pārraides reģistrators**

a) Helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistrē:

1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:

- i) datu pārraides sākumu;
- ii) dispečera un pilota saziņu;
- iii) veikto uzraudzību;
- iv) lidojuma informāciju;
- v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioaprāides uzraudzību;
- vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem;
- vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;

2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem datu pārraides sakaru ierakstiem un ko glabā ārpus helikoptera; un

3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.

- b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi, un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.
- c) Reģistratoram jāspēj saglabāt dati vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts CAT.IDE.H.185. punktā attiecībā uz CVR ierīcēm.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistrators darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar CAT.IDE.H.185. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR sākšanas un beigšanas loģikai.

#### **CAT.IDE.H.200 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balsu sakaru kopējais reģistrators**

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt, uzstādot vienu kopēju reģistrators.

#### **CAT.IDE.H.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājerīces**

- a) Helikopteros uzstāda:
  - 1) sēdekļi vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;
  - 2) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
  - 3) katram pasažieru sēdeklim pasažierim, kam ir divi vai vairāk gadu, paredzētu drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu – helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
  - 4) bērnu ierobežotājerīci (CRD) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem);
  - 5) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā;
  - 6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim, kas paredzēts obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:
  - 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un
  - 2) lidojuma apkalpes locekļu sēdekļiem un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

#### **CAT.IDE.H.210 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”**

Helikopteros, kuros no lidojuma apkalpes locekļu sēdvietām visas pasažieru vietas redzēt nav iespējams, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

#### **CAT.IDE.H.220 Pirmās palīdzības komplekti**

- a) Helikopteros ir vismaz viens pirmās palīdzības komplekts.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
  - 1) ir viegli pieejami lietošanai;
  - 2) tiek regulāri atjaunināti.

#### **CAT.IDE.H.240 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros**

Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi tabulām.

1. tabula

**Obligātais skābekļa daudzums kompleksos nehermetizētos helikopteros**

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļuma sēdvietās, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām.
2) Attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

(\*) 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

2. tabula

**Obligātais skābekļa daudzums helikopteros, kas nav kompleksi nehermetizēti helikopteri**

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodaļuma sēdekļos, apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojuma apkalpei pildīt pienākumus, kā arī attiecīgajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
2) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām.
3) 10 % pasažieru (*)	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdu barometrisko augstumu.

(\*) 2. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem (24 mēnešiem).

**CAT.IDE.H.250 Pārnēsājami ugunsdzēsāmie aparāti**

- Helikopteros lidojuma apkalpes nodaļumā uzstāda vismaz vienu pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu.
- Katrā virtuves nodaļumā, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, atrodas vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts.
- Katrā kravas nodaļumā, kuram lidojumā var piekļūt apkalpes locekļi, ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsamais aparāts.
- Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodaļumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodaļumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.
- Helikopteros uzstādīto pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodaļumā.

1. tabula

## Pārnēsājamo ugunsdzēsamo aparātu skaits

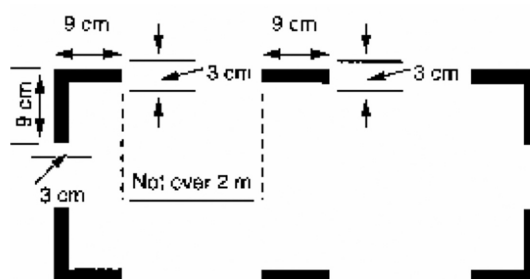
MOPSC	Ugunsdzēsamo aparātu skaits
7-30	1
31-60	2
61-200	3

## CAT.IDE.H.260 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. attēls

## Uzlaušanas vietu marķējums



## CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteros, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, ir avārijas evakuācijas laikā apkalpes locekļiem lietošanai ērti pieejami, pārnēsājami, ar baterijām darbināmi megafoni.

## CAT.IDE.H.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

a) Helikopteros, kuru MOPSC ir vairāk par 19 vietām, ir:

- 1) avārijas apgaismojuma sistēma ar neatkarīgu barošanas padevi, lai nodrošinātu salona apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju; un
- 2) dienas gaismā vai tumsā redzamas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes.

b) Dienas gaismā vai tumsā redzams avārijas izeju marķējums ir helikopteros, ko ekspluatē:

- 1) 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
- 2) 3. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

## CAT.IDE.H.280 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

a) Helikopteros ir uzstādīts vismaz viens automātisks ELT.

b) Helikopteros, ko ekspluatē 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē darbībām atklātā jūrā lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū un tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, uzstāda ELT (ELT(AD)), kas sāk darboties automātiski.

c) Visu tipu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

#### **CAT.IDE.H.290 Glābšanas vestes**

a) Katram cilvēkam uz helikoptera klāja ir paredzēta glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem (24 mēnešiem), – līdzvērtīga peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto helikopteros, ko ekspluatē:

- 1) 1. vai 2. veikspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgām lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
- 2) 3. veikspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu, ko var veikt autorotācijas režīmā;
- 3) 2. vai 3. veikspējas parametru klasē, paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai pieejas trajektorija ir virs ūdens.

b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

#### **CAT.IDE.H.295 Apkalpes locekļu aizsargtērps**

Katram apkalpes loceklim ir aizsargtērps, veicot ekspluatāciju:

- a) 1. vai 2. veikspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens, veicot darbības atklātā jūrā, tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgām lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ja komandierim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku;
- b) 3. veikspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, ja komandierim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C.

#### **CAT.IDE.H.300 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens**

Helikopteros, ko ekspluatē:

- a) 1. vai 2. veikspējas klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgām lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
- b) 3. veikspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu ilgām lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ir:
  - 1) vismaz viens glābšanas plosts, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, – helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;
  - 2) vismaz divi glābšanas plosti, kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus cilvēkus, ko var uzņemt uz helikoptera klāja, un gadījumā, ja tiek zaudēts viens no plošiem, visiem atlikušajiem glābšanas plošiem būtu pietiekama ietilpība, lai varētu uzņemt visas helikopterā esošās personas, – helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;
  - 3) katram glābšanas ploštam vismaz viens glābšanas *ELT* (*ELT(S)*); un
  - 4) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

#### **CAT.IDE.H.305 Izdzīvošanas aprīkojums**

Helikopteros, ar kuriem lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:

- a) avārijas signālu radīšanas signālierīce;
- b) vismaz viens *ELT(S)*; un
- c) papildu izdzīvošanas aprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.



**CAT.IDE.H.310 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū**

Ekspluatējot helikopterus darbībām atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ievēro šādus nosacījumus.

- a) Ja komandierim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem cilvēkiem helikopterā ir aizsargtērps.
- b) Visi glābšanas plosti, ko helikopterā ved atbilstīgi CAT.IDE.H.300. punktā noteiktajām prasībām, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kuros tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un balansēšanas rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens.
- c) Helikopteram uzstāda avārijas apgaismojuma sistēmu ar neatkarīgu barošanas padevi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju.
- d) Visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis.
- e) Visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu izkļūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, noturot tās tādā maksimālā platumā, kas nepieciešams attiecīgajos piespiedu nosēšanās uz ūdens un dreifēšanas apstākļos.
- f) Visas durvis, logi vai citas atveres pasažieru nodalījumā, kas novērtētas kā piemērotas evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas.
- g) Glābšanas vestes valkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad pasažieriem vai apkalpes locekļiem ir aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

**CAT.IDE.H.315 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem**

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

- a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
- b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

**CAT.IDE.H.320 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens**

- a) Ja helikopterus ekspluatē 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, to konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgiem lidojumderīguma noteikumiem.
- b) Helikopteru konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens, vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgiem lidojumderīguma noteikumiem, un helikopteriem jābūt aprīkotiem ar avārijas peldierīcēm, ja tos ekspluatē:
  - 1) 1. vai 2. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
  - 2) 2. veiktspējas parametru klasē, paceļoties vai nosēžoties virs ūdens, izņemot neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS), kad ietekmes mazināšanas nolūkā nosēšanos vai pacelšanos HEMS ekspluatācijas vietā blīvi apdzīvotā teritorijā veic virs ūdens;
  - 3) 3. veiktspējas parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk no zemes par attālumu, kādā iespējama droša piespiedu nosēšanās.

**CAT.IDE.H.325 Radioaustiņas**

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam un/vai apkalpes loceklim savā darba vietā helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pulsts.

**CAT.IDE.H.330 Radiosakaru iekārta**

- a) Helikopteros uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

**CAT.IDE.H.335 Audiopārslēgu pults**

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

**CAT.IDE.H.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi**

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju var veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces šādu darbību veikšanai:

- a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdiensiem uz zemes;
- b) saziņai ar attiecīgajiem *ATC* dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un
- c) meteoroloģiskās informācijas saņemšanai.

**CAT.IDE.H.345 Sakaru un navigācijas iekārtas lidojumiem saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi**

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru un navigācijas iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdiensiem uz zemes.
- c) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā parējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.
- d) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, ir piemērota iekārta, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

**CAT.IDE.H.350 Transponders**

Helikopteros uzstāda sekundārā novērošanas radara (*SSR*) transponderu, kas informē par barometrisko augstumu, un nodrošina visas citas *SSR* transpondera funkcijas, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

## V PIELIKUMS

## ĪPAŠI APSTIPRINĀJUMI

## [PART-SPA]

## A APAKŠDAĻA

## VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

**SPA.GEN.100 Kompetentā iestāde**

Kompetentā iestāde, kas izdod īpašu apstiprinājumu komerciālu gaisa pārvadājumu ekspluatantiem, ir tās dalībvalsts kompetentā iestāde, kurā ir šā ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta.

**SPA.GEN.105 Pieteikšanās īpašā apstiprinājuma saņemšanai**

a) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu īpašā apstiprinājuma sākotnējai izdošanai, kompetentajai iestādei iesniedz piemērojamā apakšdaļā prasītos dokumentus un šādu informāciju:

- 1) pieteikuma iesniedzēja nosaukumu, adresi un pasta adresi;
- 2) plānotās ekspluatācijas aprakstu.

b) Ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda:

- 1) atbilstību piemērojamās apakšdaļas prasībām;
- 2) to, ka ir ņemti vērā attiecīgie elementi, kas definēti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos.

c) Ekspluatants saglabā reģistrus, kas attiecas uz a) un b) punktiem, vismaz tās ekspluatācijas laikā, kuras veikšanai nepieciešams īpašs apstiprinājums, vai – attiecīgā gadījumā – saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*).

**SPA.GEN.110 Īpašu apstiprinājumu saņēmumā ekspluatanta tiesības**

AOC ekspluatācijas specifikācijās dokumentē darbību veidu, kuru veikšanai ekspluatants, kas ir gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) turētājs, ir saņēmis apstiprinājumu.

**SPA.GEN.115 Īpašā apstiprinājuma izmaiņas**

Ja īpašā apstiprinājuma nosacījumus ietekmē izmaiņas, ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz attiecīgos dokumentus un saņem iepriekšēju apstiprinājumu attiecīgajai ekspluatācijai.

**SPA.GEN.120 Īpašā apstiprinājuma derīguma uzturēšana**

Īpašos apstiprinājumus izdod uz neierobežotu laiku, un tie ir derīgi, kamēr ekspluatants nodrošina atbilstību ar īpašo apstiprinājumu saistītajām prasībām un ņem vērā attiecīgos elementus, kas definēti saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos.

## B APAKŠDAĻA

**EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT VEIKTSPĒJAS NAVIGĀCIJU (PBN)****SPA.PBN.100 Ekspluatācija atbilstīgi PBN**

Gaisa kuģi ekspluatē konkrētā gaisa telpā, maršrutos vai saskaņā ar procedūrām, kurām ir noteiktas veikspējas navigācijas (PBN) specifikācijas, tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums šādu darbību veikšanai. Īpašs apstiprinājums nav vajadzīgs lidojumiem gaisa telpā, kas noteikta, pamatojoties uz zonālo navigācijas specifikāciju RNAV5 (*Basic Area Navigation, B-RNAV*)).

**SPA.PBN.105 PBN ekspluatācijas apstiprināšana**

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu PBN ekspluatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) ir saņemts attiecīgais RNAV sistēmas lidojumderīguma apstiprinājums;
- b) ir izveidota šajā ekspluatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības programma;
- c) ir ieviestas ekspluatācijas procedūras, nosakot:
  - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);
  - 2) lidojuma apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz pieredzi;
  - 3) standarta procedūras;
  - 4) darbnepārtrauces procedūras;

- 5) uzraudzību un ziņošanu par incidentiem;
- 6) elektroniskās navigācijas datu pārvaldību.

#### C APAKŠDAĻA

##### **EKSPLUATĀCIJA, IEVĒROJOT NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS MINIMĀLĀS SPECIFIKĀCIJAS (MNPS)**

###### **SPA.MNPS.100 Eksploatācija atbilstīgi MNPS**

Konkrētā navigācijas veiktspējas minimālo specifikāciju (MNPS) gaisa telpā atbilstīgi reģionālajām papildu procedūrām, kur noteiktas navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas, gaisa kuģi ekspluatēt drīkst tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums šādu darbību veikšanai.

###### **SPA.MNPS.105 MNPS eksploatācijas apstiprināšana**

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu MNPS eksploatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) navigācijas iekārtas atbilst obligātajām veiktspējas prasībām;
- b) katrs pilots savā darba vietā var redzēt un lietot navigācijas displejus, indikatorus un vadības ierīces;
- c) ir izveidota šajā eksploatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības programma;
- d) ir ieviestas eksploatācijas procedūras, nosakot:
  - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču eksploatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL);
  - 2) lidojuma apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz pieredzi;
  - 3) standarta procedūras;
  - 4) darbnepārtrauces procedūras, arī tās, ko noteikusi par attiecīgo gaisa telpu atbildīgā iestāde;
  - 5) uzraudzību un ziņošanu par incidentiem.

#### D APAKŠDAĻA

##### **EKSPLUATĀCIJA GAISA Telpā AR SAMAZINĀTU VERTIKĀLĀS DISTANCĒŠANAS MINIMUMU (RVSM)**

###### **SPA.RVSM.100 Lidojumi ar RVSM**

Gaisa kuģa eksploatāciju noteiktā gaisa telpā, kurā starp lidojuma līmeni (FL) 290 un FL 410 (ieskaitot) vertikālās distancēšanas minimums (RVSM) ir samazināts līdz 300 m (1 000 pēdām), drīkst veikt tikai tad, ja ekspluatantam ir attiecīgs kompetentās iestādes apstiprinājums.

###### **SPA.RVSM.105 RVSM eksploatācijas apstiprinājums**

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu RVSM eksploatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) ir saņemts RVSM lidojumderīguma apstiprinājums;
- b) ir izveidotas procedūras augstumnotures kļūdu uzraudzībai un ziņošanai par tām;
- c) ir izveidota šajā eksploatācijā iesaistīto lidojuma apkalpes locekļu apmācības programma;
- d) ir ieviestas eksploatācijas procedūras, nosakot:
  - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču eksploatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL);
  - 2) lidojuma apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz pieredzi;
  - 3) lidojumu plānošanu;
  - 4) pirmslidojuma procedūras;
  - 5) procedūras, ko veic pirms ieejas RVSM gaisa telpā;
  - 6) lidojuma procedūras;
  - 7) pēclidojuma procedūras;
  - 8) ziņošanu par incidentiem;

9) ekspluatācijas procedūras konkrētā reģionā.

#### **SPA.RVSM.110 Prasības RVSM iekārtām**

Gaisa kuģi, ko izmanto lidojumiem RVSM gaisa telpā, ir:

- a) divas neatkarīgas augstuma mērīšanas sistēmas;
- b) sistēma brīdināšanai par augstumu;
- c) automātiska augstuma kontroles sistēma;
- d) sekundārās novērošanas radara (SSR) transponders ar sistēmu ziņošanai par augstumu, ko var savienot ar izmantoto augstuma mērīšanas sistēmu augstuma kontrolēšanai.

#### **SPA.RVSM.115 RVSM augstumnotures kļūdas**

- a) Ekspluatants ziņo par reģistrētiem vai ziņotiem augstumnotures kļūdu gadījumiem gaisa kuģa iekārtu nepareizas darbības vai ekspluatācijas dēļ, kas vienādas ar vai lielākas par:
  - 1) kopējā vertikālā kļūda (TVE):  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  pēdas);
  - 2) altimetrijas sistēmas kļūda (ASE):  $\pm 75$  m ( $\pm 245$  pēdas); un
  - 3) novirze no norādītā augstuma (AAD):  $\pm 90$  m ( $\pm 300$  pēdas).
- b) Ziņojumus par šādiem gadījumiem kompetentajai iestādei nosūta 72 stundu laikā. Ziņojumos ir ceļoņu faktoru sākotnējā analīze, kā arī pasākumi, kas veikti, lai izvairītos no šādu gadījumu atkārtošanās.
- c) Ja reģistrētas vai saņemtas augstumnotures kļūdas, ekspluatants veic tūlītējus pasākumus, lai labotu kļūdas ceļoņus, un ziņo par turpmākajiem pasākumiem, ja tāda ir kompetentās iestādes prasība.

#### **E APAKŠDAĻA**

#### **EKSPLUATĀCIJA SLIKTAS REDZAMĪBAS APSTĀKĻOS (LVO)**

##### **SPA.LVO.100 Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos**

Ekspluatants šādu ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos (LVO) veic tikai tad, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde:

- a) pacelšanās sliktas redzamības apstākļos (LVTO);
- b) I kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (LTS CAT I);
- c) II kategorijas parametriem atbilstīga ekspluatācija (CAT II);
- d) II kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (OTS CAT II);
- e) III kategorijas parametriem atbilstīga ekspluatācija (CAT III);
- f) pieeja, izmantojot redzamības uzlabošanas sistēmas (EVS), attiecībā uz ko piemērots darbības kredīts, lai samazinātu redzamības uz skrejceļa (RVR) minimumus par vairāk nekā vienu trešdaļu no publicētās RVR.

##### **SPA.LVO.105 LVO apstiprinājums**

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu attiecībā uz LVO, ekspluatants apliecina atbilstību šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām.

##### **SPA.LVO.110 Vispārējās ekspluatācijas prasības**

- a) Ekspluatants veic ekspluatāciju LTS CAT I apstākļos tikai tad, ja:
  - 1) katrs attiecīgais gaisa kuģis ir sertificēts ekspluatācijai CAT II apstākļos; un
  - 2) pieeju veic:
    - i) izmantojot autopilotu līdz nosēšanās veikšanai automātiskā režīmā, kam nepieciešams apstiprinājums ekspluatācijai CAT IIIA apstākļos; vai
    - ii) apstiprinātu nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēmu (HUDLS) līdz vismaz 150 pēdu augstumam virs slietņņa.
- b) Ekspluatants veic CAT II, OTS CAT II vai CAT III ekspluatāciju tikai tad, ja:
  - 1) katrs attiecīgais gaisa kuģis ir sertificēts ekspluatācijai ar lēmuma pieņemšanas augstumu (DH), kas zemāks par 200 pēdām, vai bez DH, un tas ir aprīkots atbilstoši piemērojamajām lidojumderīguma prasībām;
  - 2) vispārējās ekspluatācijas drošības kontrolei ir izveidota un uzturēta sistēma, kas reģistrē izdekušos un neizdekušos pieejas manevrus un/vai automātisku nosēšanos;

- 3) *DH* ir noteikts ar radioaltimetru;
  - 4) lidojuma apkalpē ir vismaz 2 piloti;
  - 5) visus augstuma līmeņa izsaukumus zemāk par 200 pēdām virs lidlauka sliekšņa pacēluma nosaka ar radioaltimetru.
- c) Eksploatants pieejas manevrus, izmantojot *EVS*, veic tikai tad, ja:
- 1) *EVS* ir sertificēta šīs apakšdaļas piemērošanas nolūkā un kombinē infrasarkanu sensoru attēlus un lidojuma informāciju uz priekšējā ekrāna (*HUD*);
  - 2) lidojumos, kad *RVR* ir mazāka par 550 m, lidojuma apkalpē ir vismaz divi piloti;
  - 3) *CAT I* ekspluatācijas gadījumā dabisko vizuālo kontaktu ar skrejceļa orientieriem sasniedz vismaz 100 pēdu augstumā virs lidlauka sliekšņa pacēluma;
  - 4) veicot pieejas procedūru ar vertikāliem norādījumiem (*APV*) un neprecīzas pieejas (*NPA*) procedūras, lidojot ar *CDF A* paņēmieni, dabisko vizuālo kontaktu ar skrejceļa orientieriem sasniedz vismaz 200 pēdu augstumā virs lidlauka sliekšņa pacēluma, un tiek nodrošināta atbilstība šādām prasībām:
    - i) pieeja tiek veikta, izmantojot apstiprinātu vertikālo lidojuma trajektorijas norādījumu režīmu;
    - ii) pieejas segments no pieejas pēdējā posma (*FAF*) līdz skrejceļa sliekšnim ir taisns, un starpība starp pieejas beigu posma kursu un skrejceļa ass līniju nav lielāka par 2°;
    - iii) pieejas pēdējā posma trajektoriju publicē, un tā nav lielāka par 3,7°;
    - iv) netiek pārsniegtas maksimālās pretvēja komponentes, kas noteiktas *EVS* sertifikācijas laikā.

#### **SPA.LVO.115 Prasības saistībā ar lidlauku**

- a) Ja redzamība ir mazāka par 800 m, eksploatants lidlauku *LVO* apstākļos izmanto tikai tad, ja:
- 1) lidlauku šādai ekspluatācijai ir apstiprinājusi valsts, kurā lidlauks atrodas; un
  - 2) ir ieviestas procedūras ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos (*LVP*).
- b) Ja eksploatants izraugās lidlauku, kur termins *LVP* netiek lietots, eksploatants nodrošina, ka šajā lidlaukā piemēro līdzvērtīgas procedūras, kas atbilst *LVP* prasībām. Šādu situāciju skaidri norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai procedūru rokasgrāmatā līdz ar norādēm lidojuma apkalpei par to, kā noteikt, vai ir spēkā līdzvērtīga *LVP*.

#### **SPA.LVO.120 Lidojuma apkalpes locekļu apmācība un kvalifikācija**

Ekspluatants nodrošina, ka pirms ekspluatācijas *LVO*:

- a) katrs lidojuma apkalpes loceklis:
- 1) ir apguvis mācību kursu un nokārtojis lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētās pārbaudes prasības, ir apmācīts, izmantojot lidojumu simulācijas treniņa iekārtu (*FSTD*), lidojumu veikšanai ierobežotas *RVR/VIS* (redzamības) apstākļos un ar *DH*, kas atbilst attiecīgajam ekspluatācijas veidam un gaisa kuģa tipam;
  - 2) ir kvalificēts saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajiem standartiem;
- b) mācības un pārbaudes tiek rīkotas saskaņā ar precīzu apmācības programmu.

#### **SPA.LVO.125 Ekspluatācijas procedūras**

- a) Eksploatants izstrādā procedūras un instrukcijas, kas jāizmanto, veicot ekspluatāciju atbilstīgi *LVO*. Šīs procedūras un instrukcijas iekļauj lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai procedūru rokasgrāmatā, un tajās norādīti lidojuma apkalpes locekļu pienākumi, veicot gaisa kuģa manevrēšanu uz zemes, pacelšanos, pieeju, izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējieni un otrā apļa procedūras.
- b) Pirms *LVO* darbību sākšanas gaisa kuģa kapteinis/komandieris pārliecinās, ka:
- 1) vizuālo un nevizuālo līdzekļu stāvoklis ir pietiekams;
  - 2) saskaņā ar informāciju, kas saņemta no gaisa satiksmes vadības dienestiem (*ATS*), atbilstīgā *LVP* ir spēkā;
  - 3) lidojuma apkalpes locekļi ir pienācīgi kvalificēti.

#### **SPA.LVO.130 Obligātās iekārtas**

- a) Eksploatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai attiecīgi procedūru rokasgrāmatā iekļauj obligātās iekārtas, kam, sākot ekspluatāciju atbilstīgi *LVO*, jābūt darba kārtībā saskaņā ar gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (*AFM*) vai cita apstiprināta dokumenta prasībām.

- b) Gaisa kuģa kapteinis/komandieris pārliecinās par gaisa kuģa un attiecīgo lidojumā izmantojamo sistēmu piemērotību konkrētajam ekspluatācijas veidam.

#### F APAKŠDAĻA

### ĪPAŠI TĀLI LIDOJUMI (ETOPS) AR DIVDZINĒJU LIDMAŠĪNĀM

#### SPA.ETOPS.100 ETOPS

Komerciālos gaisa pārvadājumos divdzinēju lidmašīnas tālāk par CAT.OP.MPA.140. punktā noteikto sliekšņa distanci izmanto tikai tad, ja ir saņemts kompetentās iestādes ETOPS ekspluatācijas apstiprinājums.

#### SPA.ETOPS.105 ETOPS ekspluatācijas apstiprinājums

Lai saņemtu kompetentās iestādes apstiprinājumu ETOPS ekspluatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- attiecīgajai lidmašīnai kombinācijā ar konkrētiem dzinējiem ir ETOPS tipa projekta un drošuma apstiprinājums paredzētajam ekspluatācijas veidam;
- ir izveidota apmācības programma lidojuma apkalpes locekļiem un visiem pārējiem ekspluatācijā iesaistītajiem darbiniekiem, un visi lidojuma apkalpes locekļi un visi pārējie ekspluatācijā iesaistītie darbinieki ir atbilstīgi kvalificēti, lai spētu veikt plānoto ekspluatāciju;
- ekspluatanta organizācijai ir piemērota struktūra un pieredze, lai nodrošinātu paredzēto ekspluatācijas veidu;
- ir ieviestas ekspluatācijas procedūras.

#### SPA.ETOPS.110 Rezerves lidlauks ETOPS maršrutā

- Uzskata, ka rezerves lidlauks ETOPS maršrutā ir atbilstošs, ja paredzētajā izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir tāds nepieciešamais aprīkojums un palīgdienesti kā gaisa satiksmes vadība (ATS), pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskā informācija, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti, un vismaz viena piemērota instrumentālās nolaišanās procedūra.
- Pirms ETOPS lidojuma veikšanas ekspluatants nodrošina, ka rezerves lidlauks ETOPS maršrutā ir pieejams vai nu ekspluatanta apstiprinātajā novirzes laikā, vai novirzes laikā, kas noteikts, pamatojoties uz MEL ģenerētu lidmašīnas funkcionālās izmantojamības statusu, izvēloties mazāko vērtību.
- Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus ETOPS maršrutā ekspluatants precīzē lidojuma veikšanas plānā un ATS lidojuma plānā.

#### SPA.ETOPS.115 Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam ETOPS maršrutā

- Ekspluatants ETOPS maršrutā kādu lidlauku par rezerves lidlauku izraugās tikai tad, ja atbilstīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to kombinācija rāda, ka laikposmā no paredzamā nosēšanās laika līdz vienai stundai pēc vēlākā iespējamā nosēšanās laika laikapstākļi būs tādi paši vai labāki par plānošanas minimumiem, kas aprēķināti, pieskaitot 1. tabulā norādītās papildu robežvērtības.
- Metodi, ar kuru nosakāmi ekspluatācijas minimumi plānotajā ETOPS maršruta rezerves lidlaukā, ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

1. tabula

#### Plānošanas minimumi rezerves lidlaukam ETOPS maršrutā

Pieejas veids	Plānošanas minimumi
Precīza pieeja	DA/H + 200 pēdas RVR/VIS + 800 m (*)
Neprecīza pieeja vai pieeja pa apli	MDA/H + 400 pēdas (*) RVR/VIS + 1 500 m

(\*) VIS: redzamība; MDA/H: minimālais augstuma samazināšanas absolūtais/relatīvais augstums.

#### G APAKŠDAĻA

### BĪSTAMU IZSTRĀDĀJUMU PĀRVADĀJUMI

#### SPA.DG.100 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Izņemot gadījumus, kas paredzēti IV pielikumā (Part-CAT), ekspluatants veic bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus tikai tad, ja ir saņemis kompetentās iestādes apstiprinājumu.

**SPA.DG.105 Apstiprinājums bīstamu izstrādājumu pārvadāšanai**

Lai saņemtu apstiprinājumu bīstamu izstrādājumu pārvadāšanai, ekspluatants saskaņā ar tehniskajām instrukcijām:

- a) izveido un uztur apmācības programmu visiem iesaistītajiem darbiniekiem un kompetentajai iestādei pierāda, ka visi darbinieki ir pienācīgi apmācīti;
- b) izveido ekspluatācijas procedūras drošai bīstamu izstrādājumu apkalpošanai visos gaisa pārvadājumu posmos, iekļaujot informāciju un instrukcijas par:
  - 1) ekspluatanta politiku attiecībā uz bīstamu izstrādājumu pārvadājumiem;
  - 2) norādījumiem par bīstamu izstrādājumu pieņemšanu, apkalpošanu, iekraušānu, izvietošanu un nodalīšanu;
  - 3) darbībām gaisa kuģa negadījumā vai incidentā, pārvadājot bīstamus izstrādājumus;
  - 4) procedūrām rīcībai ārkārtas situācijās ar bīstamiem izstrādājumiem;
  - 5) jebkādas iespējamās kontaminācijas likvidēšanu;
  - 6) visu iesaistīto darbinieku pienākumiem – īpaši attiecībā uz apkalpošanu uz zemes un gaisa kuģī;
  - 7) bojājumu, noplūžu vai kontaminācijas pārbaudēm;
  - 8) ziņošanu par negadījumiem un incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem.

**SPA.DG.110 Informācija par bīstamiem izstrādājumiem un dokumentācija**

Saskaņā ar tehniskajām instrukcijām ekspluatants:

- a) kapteini/komandieri rakstiski informē par:
  - 1) bīstamiem izstrādājumiem, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģī;
  - 2) rīcību ārkārtas situācijās lidojumā;
- b) aizpilda pieņemšanas kontroļlapu;
- c) nodrošina, ka bīstamajiem izstrādājumiem ir pievienoti nepieciešamie bīstamo izstrādājumu pārvadāšanas pavaddokumenti, ko aizpildījusi persona, kas bīstamos izstrādājumus nodevusi šim gaisa pārvadājumam, izņemot gadījumus, kad informācija par bīstamajiem izstrādājumiem ir sniegta elektroniski;
- d) nodrošina, ka gadījumā, ja bīstamo izstrādājumu transporta dokuments ir sagatavots papīra formātā, šā dokumenta kopiju saglabā uz zemes, kur tai var piekļūt pieņemamā laikā līdz šo izstrādājumu nogādāšanai paredzētajā galamērķī;
- e) nodrošina, ka gaisa kuģa kapteinim/komandierim sniegtās informācijas kopija tiek saglabāta uz zemes un ka šī kopija vai tajā ietvertā informācija ir viegli pieejama pēdējās izlidošanas un nākamās plānotās ielidošanas lidlaukam līdz brīdim, kad lidojums, uz kuru šī informācija attiecas, tiek pabeigts;
- f) pieņemšanas kontroļlapu, transporta dokumentu un kapteinim/komandierim nodoto informāciju saglabā vismaz trīs mēnešus pēc lidojuma beigām;
- g) vismaz trīs gadus saglabā visu darbinieku apmācības dokumentus.

**H APAKŠDAĻA****HELIKOPTERU EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT NAKTS REDZAMĪBAS ATTĒLVEIDES SISTĒMAS****SPA.NVIS.100 Eksploatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmu (NVIS)**

- a) Helikopterus VFR lidojumos naktī ar NVIS drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:
  - 1) veic komerciālus gaisa pārvadājumus (CAT) un ir CAT AOC turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);
  - 2) kompetentajai iestādei pierāda:
    - i) atbilstību šajā apakšdaļā iekļautajām piemērojamajām prasībām;
    - ii) visu NVIS elementu sekmīgu izmantošanu.



**SPA.NVIS.110 Prasības attiecībā uz iekārtām ekspluatācijai ar NVIS**

- a) Pirms NVIS lidojumu veikšanas visiem helikopteriem un visām attiecīgajām NVIS iekārtām izdod attiecīgu lidojumperīguma apstiprinājumu atbilstīgi Regulai (EK) Nr. 1702/2003.
- b) *Radioaltimētrs*. Helikopteros uzstāda radioaltimētru, kas, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, raida skaņas brīdinājuma signālu un pilota izvēlētā augstumā visos NVIS lidojuma posmos raida skaidri uztveramu skaņas brīdinājuma un vizuālu brīdinājuma signālu.
- c) *Gaisa kuģis, kura apgaismojums ir saderīgs ar NVIS*. Lai uzlabotu perifērās redzes vizuālo orientieru redzamību un uzlabotu situācijas pārzināšanu, nodrošina:
- 1) ar NVIS saderīgu instrumentu paneļa lokālu apgaismojumu, ja tāds uzstādīts, kas var apgaismot visus lidojumam svarīgos instrumentus;
  - 2) ar NVIS saderīgu vispārējo apgaismojumu;
  - 3) ar NVIS saderīgu pārnēsājamu lukturīti; un
  - 4) līdzekli, kas ļauj noņemt vai izslēgt ar NVIS nesaderīgu iekšējo apgaismojumu.
- d) NVIS *papildaprīkojums*. Nodrošina šādu NVIS papildaprīkojumu:
- 1) rezerves vai sekundāru strāvas avotu nakts redzamības brillēm (NVG);
  - 2) ķiveri ar attiecīgu NVG piestiprinājumu.
- e) Vienā NVIS lidojumā lieto viena tipa, paaudzes un modeļa nakts redzamības brilles (NVG).
- f) *Lidojumperīguma uzturēšana*
- 1) Pastāvīgas lidojumperīguma uzturēšanas procedūrās norāda informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu helikopterā uzstādīto NVIS ierīču regulāru tehnisku apkopi, un tajā ir vismaz informācija par:
    - i) helikoptera priekšējo stiklu un caurspīdīgajiem konstrukcijas elementiem;
    - ii) NVIS apgaismojumu;
    - iii) nakts redzamības brillēm (NVG); un
    - iv) visām NVIS lidojumu nodrošināšanai vajadzīgām papildierīcēm.
  - 2) Visām izmaiņām, kas gaisa kuģim veiktas vēlāk, un gaisa kuģa tehniskajai apkopei jāatbilst NVIS lidojumperīguma apstiprinājumam.

**SPA.NVIS.120 NVIS ekspluatācijas minimumi**

- a) Ekspluatāciju neveic, ja laikapstākļi neatbilst VFR lidojumiem paredzētajiem obligātajiem nosacījumiem attiecīgajam nakts ekspluatācijas tipam.
- b) Ekspluatants nosaka minimālo pārejas augstumu, kādā lidojumu var turpināt, pārejot uz attiecīgo palīgierīču izmantošanu vai šo izmantošanu beidzot.

**SPA.NVIS.130 Prasības NVIS lidojuma apkalpei**

- a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās apkalpes locekļus NVIS pienākumu veikšanai.
- b) *Pieredze*. Pirms apmācības sākuma komandierim ir vismaz 20 VFR nakts lidojumu stundu pieredze helikoptera kapteiņa/komandiera statusā.
- c) *Operatīvās mācības*. Visiem pilotiem jāpabeidz operatīvās mācības saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām NVIS procedūrām.
- d) *Nesenā pieredze*. Visi NVIS lidojumos iesaistītie piloti un NVIS tehniskās apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši trīs NVIS lidojumus. Neseno pieredzi var atkārtoti iegūt mācību lidojumā ar helikopteru vai apstiprinātā pilnīgā lidojumu trenāžierī (FFS), aptverot f) apakšpunkta 1. punkta elementus.
- e) *Apkalpes sastāvs*. Minimālais apkalpes locekļu skaits ir lielākais no tiem, kas noteikts:
- 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
  - 2) attiecīgajai darbībai; vai
  - 3) NVIS lidojumu ekspluatācijas apstiprinājumā.
- f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes*
- 1) Apmācību un pārbaudes veic saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

## 2) Apkalpes locekļi

- i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par NVIS darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar sliktas redzamības apstākļu iestāšanos un standarta un ārkārtas NVIS procedūrām.
- ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. punkta i) punktā, novērtē, veicot:
  - A) kvalifikācijas pārbaudes naktī; un
  - B) pārbaudes reisa apstākļos.

**SPA.NVIS.140 Informācija un dokumentācija**

Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar NVIS vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

## I APAKŠDAĻA

**HELIKOPTERU EKSPLUATĀCIJA AR VINČU****SPA.HHO.100 Helikopteru ekspluatācija ar vinču (HHO)**

- a) Helikopterus drīkst ekspluatēt komerciālu gaisa pārvadājumu (CAT) nolūkā un veikt darbības ar vinču tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:
  - 1) veic CAT un ir CAT AOC turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);
  - 2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

**SPA.HHO.110 Prasības HHO aprīkojumam**

- a) Visām iekārtām, ar kurām helikopters ir aprīkots, lai nodrošinātu ekspluatāciju ar vinču, tostarp arī visām radioiekārtām atbilstīgi SPA.HHO.115. punktam, tostarp attiecībā uz visām turpmākām izmaiņām, ir paredzētajai funkcijai atbilstīgs lidojumderīguma apstiprinājums. Palīgaprīkojumu projektē un testē atbilstīgi kompetentās iestādes noteiktajam standartam.
- b) Ekspluatants, sadarbojoties ar ražotāju, izstrādā HHO aprīkojuma un sistēmu tehniskās apkopes instrukcijas un atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumiem iekļauj tās ekspluatanta helikoptera tehniskās apkopes programmā.

**SPA.HHO.115 HHO sakari**

Izveido divvirzienu radiosarus ar organizāciju, kurai nodrošina attiecīgo HHO, un, ja iespējams, sakarus ar darbiniekiem uz zemes HHO ekspluatācijas vietā:

- a) dienā un naktī, veicot ekspluatāciju atklātā jūrā;
- b) naktī, veicot ekspluatāciju krasta zonā, izņemot HHO neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS) ekspluatācijas vietā.

**SPA.HHO.125 HHO veikspējas prasības**

Izņemot HHO, ko veic HEMS ekspluatācijas vietā, HHO jāspēj kritiska dzinēja atteici kompensēt ar atlikušo(-ajiem) dzinēju(-iem) atbilstīgā jaudas režīmā, neapdraudot ārējā piekarē atrodošās(-os) personas(-u)/kravas, trešās puses vai īpašumu drošību.

**SPA.HHO.130 Prasības HHO apkalpei**

- a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās lidojuma apkalpes locekļus HHO pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.
- b) *Pieredze*. Komandierim, kas veic HHO lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:
  - 1) atklātā jūrā:
    - i) 1 000 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā vai 1 000 stundas otrā pilota statusā, veicot HHO, no tām 200 stundas – kapteiņa statusā instruktora uzraudzībā; un
    - ii) 50 vinčas pacelšanas/nolaišanas cikli atklātā jūrā, no tiem 20 cikli – naktī, ja ekspluatāciju veic naktī, kur nolaišanas/pacelšanas cikls nozīmē vienu vinčas āķa nolaišanas un pacelšanas ciklu.

- 2) krasta zonā:
- i) 500 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā vai 500 stundas otrā pilota statusā, veicot HHO, no tām 100 stundas – kapteiņa statusā instruktora uzraudzībā;
  - ii) 200 stundu lidojumu pieredze helikopterā paredzētajai operācijai līdzīgā ekspluatācijas vidē; un
  - iii) 50 vinčas nolaišanas/pacelšanas cikli, no tiem 20 cikli – naktī, ja ekspluatāciju veic naktī.
- c) *Operatīvās mācības un pieredze.* Apmācības kursa sekmīga apguve saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām HHO procedūrām un atbilstīga pieredze, veicot pienākumus HHO identiskā vidē.
- d) *Nesenā pieredze.* Visi HHO lidojumos iesaistītie piloti un HHO apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši:
- 1) ja ekspluatāciju veic dienā: jebkurus trīs apvienotus nolaišanas/pacelšanas ciklus dienā vai naktī, katrā no tiem ir pāreja uz karāšanās režīmu/no karāšanās režīma;
  - 2) ja ekspluatāciju veic naktī: trīs nolaišanas/pacelšanas ciklus naktī, no kuriem katrā ir pāreja uz karāšanās režīmu/no karāšanās režīma.
- e) *Apkalpes sastāvs.* Dienas vai nakts ekspluatācijai vajadzīgo obligāto apkalpes locekļu skaitu norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Obligāto apkalpes locekļu skaitu nosaka, ņemot vērā helikoptera tipu, laikstākļus, paredzēto uzdevumu un – ekspluatācijai atklātā jūrā – apstākļus HHO ekspluatācijas vietā, jūras stāvokli un kuģa kustību. Apkalpē locekļu skaits nekad nedrīkst būt mazāk nekā viens pilots un viens HHO apkalpes loceklis.
- f) *Apmācība un pārbaudes*
- 1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
  - 2) Apkalpes locekļi
    - i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par HHO darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar HHO standarta un ārkārtas procedūrām, kā arī statistiskās enerģijas izlādi.
    - ii) Pasākumus, kas minēti f) punkta 2. apakšpunkta i) punktā, novērtē vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (VMC), veicot kvalifikācijas pārbaudi dienā, vai arī kvalifikācijas pārbaudi naktī, ja ekspluatants nodrošina HHO veikšanu naktī.

#### **SPA.HHO.135 HHO pasažieru instruktaža**

Pirms visiem HHO lidojumiem vai secīgiem lidojumiem HHO pasažierus instruē un brīdina par statistiskās enerģijas izlādes bīstamību, kā arī citiem ar HHO saistītiem apsvērumiem.

#### **SPA.HHO.140 Informācija un dokumentācija**

- a) Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar HHO vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.
- b) Attiecīgās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļas ir tās organizācijas rīcībā, kurai HHO tiek nodrošināts.

#### **J APAKŠDAĻA**

#### **NEATLIEKAMĀS MEDICĪNISKĀS PALĪDZĪBAS DIENESTU LIDOJUMI AR HELIKOPTERU**

#### **SPA.HEMS.100 Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (HEMS) lidojumi ar helikopteru**

- a) Helikopterus HEMS lidojumos drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes apstiprinājums.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, ekspluatants:
- 1) veic CAT un ir CAT AOC turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);
  - 2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

**SPA.HEMS.110 HEMS ekspluatācijai vajadzīgais aprīkojums**

Visām medicīniskajām iekārtām, kas uzstādītas helikopterā, kā arī to vēlākām izmaiņām un – attiecīgā gadījumā – šo iekārtu ekspluatācijai jābūt apstiprinātai saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1702/2003 noteikumiem.

**SPA.HEMS.115 Sakari**

Papildus CAT.IDE.H. punktā noteiktajām prasībām helikopteros, ar kuriem veic HEMS lidojumus, uzstāda sakaru ierīces, kas piemērotas divvirzienu sakariem ar organizāciju, kurai veic HEMS, un, ja iespējams, sakariem ar avārijas dienesta darbiniekiem uz zemes.

**SPA.HEMS.120 HEMS ekspluatācijas minimumi**

- a) 1. un 2. klases parametriem atbilstīgos HEMS lidojumus ievēro 1. tabulā noteiktos obligātos meteoroloģiskos nosacījumus HEMS lidojumu sākuma un maršruta posmam. Ja maršruta posmā meteoroloģiskie apstākļi pasliktinās zem norādītās mākoņa zemākās robežas vai redzamības, helikopteri, kas sertificēti tikai VMC lidojumiem, pārtrauc lidojumu vai atgriežas bāzē. Helikopteri, kas aprīkoti un sertificēti lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC), var pārtraukt lidojumu vai atgriezties bāzē, vai – ja lidojuma apkalpei ir atbilstīga kvalifikācija – turpināt lidojumu saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR).

1. tabula

**HEMS ekspluatācijas minimumi**

2 PILOTI		1 PILOTS	
DIENA			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar piemērojamiem gaisa telpas VFR minimumiem	500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar piemērojamiem gaisa telpas VFR minimumiem
499–400 pēdas	1 000 m (*)	499–400 pēdas	2 000 m
399–300 pēdas	2 000 m	399–300 pēdas	3 000 m
NAKTS			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
1 200 pēdas (**)	2 500 m	1 200 pēdas (**)	3 000 m

(\*) Maršruta posmā redzamība īslaicīgi drīkst būt samazināta līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi būtu iespējams pamanīt visus šķēršļus un novērst sadursmi.

(\*\*) Maršruta posmā mākoņu zemākā robeža īslaicīgi drīkst būt zemāk par 1 000 pēdām.

- b) Saskaņā ar obligātajiem meteoroloģiskiem nosacījumiem lidojuma sākuma un maršruta posmā 3. parametru klases HEMS lidojumos mākoņu zemākajai robežai jābūt 600 pēdu augstumā un redzamībai – 1 500 m. Redzamība īslaicīgi drīkst būt līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi varētu pamanīt visus šķēršļus un novērst sadursmi.

**SPA.HEMS.125 HEMS ekspluatācijas veikspējas prasības**

- a) 3. klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju nedrīkst veikt virs nelabvēlīga apvidus.
- b) Pacelšanās un nosēšanās
- 1) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot pieejas beigu posma un pacelšanās zonā (FATO) pie slimnīcas, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū un ko izmanto par HEMS ekspluatācijas bāzi, ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem.
  - 2) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot FATO pie slimnīcas, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, bet kas nav HEMS ekspluatācijas bāze, ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, izņemot gadījumus, kad ekspluatantam ir apstiprinājums saskaņā ar CAT.POL.H.225. punktu.
  - 3) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot HEMS ekspluatācijas vietā, kas atrodas nelabvēlīgā apvidū, ekspluatē atbilstīgi 2. klases parametriem, un tos atbrīvo no CAT.POL.H.305. punkta a) apakšpunktā prasītā apstiprinājuma, ja ir nodrošināta atbilstība CAT.POL.H.305. b) punkta 2. un 3. apakšpunkta noteikumiem.

- 4) HEMS ekspluatācijas vietai jābūt pietiekami plašai, lai būtu iespējams ievērot pietiekamu atstatumu no visiem šķēršļiem. Nakts lidojumos ekspluatācijas vietā nodrošina pietiekamu apgaismojumu un norāda šķēršļus.

#### **SPA.HEMS.130 Prasības apkalpei**

- a) *Atlase*. Eksploatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās lidojuma apkalpes locekļus HEMS pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.
- b) *Pieredze*. Komandierim, kas veic HEMS lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:
- 1) vai nu:
    - i) 1 000 stundas gaisa kuģa kapteiņa/komandiera statusā, no tām 500 stundas – helikoptera kapteiņa/komandiera statusā; vai arī
    - ii) 1 000 stundas otrā pilota statusā HEMS lidojumos, no tām 500 stundas – helikoptera kapteiņa statusā instruktoru uzraudzībā un 100 stundas helikoptera kapteiņa/komandiera statusā;
  - 2) 500 stundu lidojumu pieredze helikopterā, kas iegūta paredzētajai ekspluatācijai līdzīgā ekspluatācijas vidē; un
  - 3) 20 stundu VMC lidojumu pieredze kapteiņa/komandiera statusā – pilotiem, kas iesaistīti nakts lidojumos.
- c) *Operatīvās mācības*. Sekmīgi pabeigta operatīvā apmācība saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautajām HEMS procedūrām.
- d) *Nesenā pieredze*. Visi piloti, kas veic HEMS lidojumus, pēdējo 6 mēnešu laikā ir veikuši vismaz 30 minūšu lidojumu helikopterā vai FSTD, vadoties vienīgi pēc instrumentiem.
- e) *Apkalpes sastāvs*.
- 1) *Lidojumi dienā*. Dienā lidojuma apkalpē ir vismaz viens pilots un viens HEMS tehniskās apkalpes loceklis.
    - i) Apkalpē drīkst būt tikai viens pilots, ja:
      - A) komandierim HEMS ekspluatācijas vietā jāveic lidojumi, lai piegādātu papildu medicīnisko aprīkojumu. Šādā gadījumā HEMS tehniskās apkalpes loceklis paliek, lai palīdzētu slimniekiem vai ievainotajiem, kamēr komandieris veic lidojumu;
      - B) pēc ierašanās HEMS ekspluatācijas vietā nestuves traucē HEMS tehniskās apkalpes loceklim ieņemt priekšējo sēdekli; vai
      - C) mediķiem lidojumā vajadzīga HEMS tehniskās apkalpes locekļa palīdzība.
    - ii) Gadījumos, kas aprakstīti i) punktā, ekspluatācijas minimumi ir tādi, kā noteikts piemērojamajās gaisa telpas prasībās; HEMS ekspluatācijas minimumus, kas norādīti SPA.HEMS.120. punkta 1. tabulā, nepiemēro.
    - iii) Tikai i) apakšpunkta A) daļā aprakstītajā gadījumā komandieris drīkst nosēsties HEMS ekspluatācijas vietā, tehniskās apkalpes loceklim neatrodies priekšējā sēdekli.
  - 2) *Nakts lidojums*. Naktī lidojuma apkalpē ir vismaz:
    - i) divi piloti; vai
    - ii) viens pilots un viens HEMS tehniskās apkalpes loceklis konkrētos ģeogrāfiskos apgabalos, ko lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteicis eksploatants, ņemot vērā:
      - A) pienācīgus orientierus uz zemes;
      - B) lidojuma kontroles sistēmu HEMS operācijas laikā;
      - C) meteoroloģiskās informācijas avotu ticamību;
      - D) HEMS obligāto iekārtu sarakstu;
      - E) apkalpes darba nostādņu nepārtrauktību;
      - F) apkalpes obligāto kvalifikācijas līmeni, sākotnējo apmācību un periodisko apmācību;
      - G) ekspluatācijas procedūras; arī apkalpes darba koordinēšanu;
      - H) obligātos meteoroloģisko apstākļu nosacījumus; un
      - I) papildu apsvērumus par konkrētiem vietējiem apstākļiem.
  - f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes*
    - 1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīzām mācību programmām, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļautas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

## 2) Apkalpes locekļi

i) Apkalpes locekļu apmācības programmas: uzlabo zināšanas par *HEMS* darba vidi un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, lai mazinātu risku, kas saistīts ar pārlidojumu maršrutā sliktas redzamības apstākļos, *HEMS* ekspluatācijas vietas izvēle un pieejas un izlidošanas profili.

ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. punkta i) apakšpunktā, novērtē, veicot:

A) kvalifikācijas pārbaudes *VMC* apstākļos dienā vai kvalifikācijas pārbaudes *VMC* apstākļos naktī, ja ekspluatants nodrošina šādus *HEMS* lidojumus naktī; un

B) pārbaudes reisa apstākļos.

### **SPA.HEMS.135 *HEMS* mediķu un citu darbinieku instruktāža**

a) *Mediķi*. Mediķus instruē pirms katra *HEMS* lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem, lai tos iepazīstinātu ar *HEMS* darba vidi un aprīkojumu, lai viņi prastu izmantot helikoptera medicīnisko un avārijas aprīkojumu un piedalīties standarta un avārijas iekāpšanas un izkāpšanas procedūrās.

b) *Virszemes avārijas dienesta darbinieki*. Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka virszemes avārijas dienestu darbinieki tiek iepazīstināti ar *HEMS* darba vidi un aprīkojumu, kā arī risku, kas saistīts ar darbībām uz zemes *HEMS* ekspluatācijas vietā.

c) *Pacienti*. Neskarot CAT.OP.MPA.170. punktu, instruktāžu veic tikai tad, ja tas iespējams pacienta veselības stāvokļa dēļ.

### **SPA.HEMS.140 Informācija un dokumentācija**

a) Ekspluatants gādā par to, lai riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros mazinātu ar *HEMS* vidi saistītus riskus, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādot: apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietošanas kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un minimumus, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

b) Organizācijai, kurai veic *HEMS*, nodrošina attiecīgo ekspluatācijas rokasgrāmatas daļu pieejamību.

### **SPA.HEMS.145 *HEMS* ekspluatācijas bāzes telpu aprīkojums**

a) Ja apkalpes locekļiem ir dežūras ar reaģēšanas laiku, kas mazāks par 45 minūtēm, katras ekspluatācijas bāzes tiešā tuvumā nodrošina piemērotas telpas.

b) Katrā ekspluatācijas bāzē pilotiem nodrošina iespēju saņemt aktuālo meteoroloģisko informāciju un laika prognozi, kā arī pieņemamus sakarus ar atbilstīgo gaisa satiksmes vadības dienestu (*ATS*) vienību. Nodrošina piemērotu aprīkojumu visu uzdevumu plānošanai.

### **SPA.HEMS.150 Degvielas piegāde**

a) Ja *HEMS* operācijas veic saskaņā ar *VFR* vietējā un noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā, var plānot standarta degvielas daudzumu ar noteikumu, ka ekspluatants sagatavo rezerves degvielas krājumu, lai nodrošinātu, ka operācijas beigās atlikušais degvielas daudzums nav mazāks par daudzumu, ar ko pietiek:

1) 30 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas apstākļos; vai

2) 20 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas vietas, lai veiktu ārkārtas nosēšanas piesardzības nolūkos.

### **SPA.HEMS.155 Degvielas uzpilde, pasažieriem iekāpjot helikopterā, atrodoties helikopterā vai izkāpjot no helikoptera**

Ja kapteinis uzskata, ka degviela jāuzpilda, pasažieriem atrodoties helikopterā, to var veikt pēc propelleru apstāšanās vai tad, ja propelleri griežas, ievērojot šādas prasības:

a) tajā helikoptera pusē, kur notiek degvielas uzpilde, durvis ir aizslēgtas;

b) tajā helikoptera pusē, kur degvielas uzpilde nenotiek, durvis ir atvērtas (ja laikapstākļu dēļ iespējams);

c) piemērotas ietilpības ugunsdzēsamie aparāti novietoti tā, lai aizdegšanās gadījumā tos būtu iespējams lietot nekavējoties; un

d) nekavējoties rīcībepējīgi ir pietiekami daudzi darbinieki, lai ugunsgrēka gadījumā no helikoptera evakuētu pacientus.



## Abonementa cenas 2012. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 310 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 840 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 100 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

*Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša*, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

*Oficiālā Vēstneša* pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu DVD formātā.

*Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša* abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

## Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_lv.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_lv.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.**

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>

