



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

62. gadagājums

2019. gada 5. septembris

Saturs

II *Nelegislatīvi akti*

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2019/1387 (2019. gada 1. augusts), ar kuru Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām, kas piemērojamas lidmašīnas nosēšanās raksturojumu aprēķiniem un skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšanas standartiem, atjauninājumiem, kas attiecas uz konkrētām gaisa kuģu drošības ierīcēm un prasībām, kā arī ekspluatāciju bez īpaši tālu lidojumu apstiprinājuma 1

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2019/1387

(2019. gada 1. augusts),

ar kuru Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām, kas piemērojamas lidmašīnas nosēšanās raksturojumu aprēķiniem un skrejceļa virsmas stāvokļa novērtēšanas standartiem, atjauninājumiem, kas attiecas uz konkrētām gaisa kuģu drošības ierīcēm un prasībām, kā arī ekspluatāciju bez īpaši tālu lidojumu apstiprinājuma

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ paredzēti sīki izstrādāti noteikumi par drošības rezervēm, kas attiecas uz nolaišanās un nosēšanās nosacījumiem, divdzinēju lidmašīnu lidojumiem ar vienu nedarbojošos dzinēju bez īpaši tālu lidojumu ("ETOPS") apstiprinājuma, kā arī tehniskās prasības lidojuma parametru reģistratoru uzstādīšanai. Minētajā regulā paredzēti arī sīki izstrādāti noteikumi par drošām lidojuma apkalpes nodalījuma durvīm tādām A klases lidmašīnām, kam maksimālā operatīvā pasažieru vietu ("MOPS") konfigurācija nav lielāka par 19 pasažieru vietām.
- (2) Izmeklēšanas ziņojumos par nelaimes gadījumiem ir norādīts, ka dažādās metodes, kas paredzētas, lai pirms nosēšanās novērtētu skrejceļa virsmas stāvokli un ziņotu par to pēc nosēšanās, būtiski veicina novirzīšanos no skrejceļa, jo īpaši tad, ja skrejceļš ir mitrs vai kontaminēts. Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 iekļautie pašreizējie standarti attiecībā uz lidmašīnas nosēšanās raksturojumu aprēķiniem pienācīgi neaptver visus slapju un kontaminētu skrejceļu virsmas stāvokļus saistībā ar metodi, ko izmanto, lai novērtētu skrejceļa virsmas stāvokli un ziņotu par to.
- (3) Šajā sakarā Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ("ICAO") grozīja vairākus standartus un ieteicamo praksi ("SARP") Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju ("Čikāgas konvencija") 6., 8., 14. un 15. pielikumā un ir izstrādājusi plašu papildu norāžu materiālu. Šo dokumentu mērķis ir izveidot vispārēji saskaņotu formātu ziņošanai par skrejceļa virsmas stāvokli un lidojumderīguma standartus, kas vajadzīgi, lai novērtētu lidmašīnu nosēšanās distanci, kā arī lidojumu veikšanas noteikumus par nosēšanās raksturojumu aprēķiniem un ziņošanu par skrejceļa virsmas stāvokli.
- (4) Tāpēc, lai izpildītu izmeklēšanas iestāžu izdotos drošības ieteikumus un īstenotu attiecīgos ICAO SARP, Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza. Lai izpildītu ICAO ieteikumus, grozītajām prasībām būtu jāstājas spēkā vēlākais 2020. gada 5. novembrī.

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

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

- (5) Turklāt citās regulatīvajās sistēmās konkrētu klašu (A un B) lidmašīnām, veicot komerciālos gaisa pārvadājumus ("CAT"), ir atļauts nosēsties, ievērojot samazinātu nosēšanās distanci, kas pieejama uz paredzētā skrejceļa, ja tām ir piešķirts kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums un ja tās atbilst vairākiem risku mazinošiem nosacījumiem. Regulā (ES) Nr. 965/2012 būtu jādefinē nosacījumi, ar kādiem šīs darbības var veikt, vienlaikus saglabājot pieņemamu drošības līmeni. Attiecīgā ekspluatācijas apstiprinājumu administratīvā veidlapa būtu atbilstīgi jāgroza tā, lai iekļautu šīs darbības.
- (6) Izmeklēšanas ziņojumos par nelaimes gadījumiem ir norādīts, ka atsevišķos gadījumos nepārtrauktā ierakstīšana, ko pēc galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas darbības pārtraukuma veic pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces ("CVR") un ar tām saistītie pilotu kabīnē uzstādītie zonas mikrofonu, būtu varējusi nodrošināt nodrošinātu informāciju. Tāpēc, lai samazinātu jebkādu iespējamo pārtraukumu galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas darbībā, būtu vajadzīga rezerves barošanas padeve. Tas atbilst Čikāgas konvencijas 6. pielikuma I daļai.
- (7) Nesen pieņemtajos Čikāgas konvencijas 6. pielikuma SARP attiecībā uz atsevišķu kategoriju vieglajām lidmašīnām un helikopteriem, kas veic CAT, paredzēta lidojuma parametru reģistrācijas ierīču uzstādīšana. Turklāt drošības izmeklēšanas iestādes nosūtīja Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūrai ("Aģentūra") divpadsmit drošības ieteikumus, kas saistīti ar vajadzību vieglajām lidmašīnām un helikopteriem lidojuma laikā veikt reģistrēšanu.
- (8) Saskaņā ar proporcionalitātes principu un balstoties uz riska novērtējumu, pienākumam uzstādīt lidojuma parametru reģistrāciju jaunā gaisa kuģī būtu jāatspoguļo šāda gaisa kuģa lielums un komplekssums, kā arī ekspluatācijas veids. Tāpēc vieglās lidmašīnas un helikopteri, kas ir jaunizgatavoti un ko izmanto CAT vai komerciālai specializētai ekspluatācijai ("SPO"), būtu jāaprīko ar lidojuma parametru reģistrāciju tad, ja tie atbilst noteiktiem kritērijiem attiecībā uz to maksimālo pacelšanās masu, dzinēja tipu vai maksimālo ietilpību. Turklāt prasības attiecībā uz lidojuma parametru reģistrāciju ierakstīto datu apstrādi (saglabāšanu, ģenerēšanu, aizsardzību un izmantošanu) būtu jāgroza, lai ietvertu tos lidojuma parametru reģistrāciju veidus, kas ieviesti ar jaunajām lidojuma parametru reģistrāciju uzstādīšanas prasībām.
- (9) Attiecībā uz prasību, ka lidojuma apkalpes nodalījumam jābūt aprīkotam ar drošām durvīm, ICAO grozīja SARP, mainot masas ierobežojumus, kas padara drošas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis par obligātām. Tādējādi Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza, lai nodrošinātu gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumu saskaņošanu un vienlīdzīgu konkurences apstākļus Savienības un trešo valstu gaisa kuģu ekspluatantiem.
- (10) Regulā (ES) Nr. 965/2012 ir noteikti atbilstības kritēriji (sertificētā maksimālā pacelšanās masa un sertificētās maksimālās operatīvās pasažieru vietu konfigurācijas robežlielums), kas jāizpilda, lai varētu veikt lidojumus bez ETOPS apstiprinājuma ar A klases lidmašīnām maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no piemērota lidlauka nekā attālums, kuru var nolidot vairāk nekā 60 minūtēs un mazāk nekā 120 minūtēs kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju. A klases lidmašīnas, kas ir izpildījušas šos atbilstības kritērijus, ir atļauts ekspluatēt attālumā, kuru var nolidot 120–180 minūtēs no piemērota lidlauka, ja tās ir saņēmušas kompetentās iestādes apstiprinājumu un ja konkrētajai lidmašīnai ir piešķirts tipa projekta apstiprinājums šādi ekspluatācijai.
- (11) Vairāki lidmašīnu ražotāji jau ir izstrādājuši vai izstrādā A klases lidmašīnas, kas pārsniedz šos atbilstības kritērijus attiecībā uz ekspluatāciju bez ETOPS. Pašreizējie noteikumi kropļo konkurenci starp gaisa taksometru ekspluatantiem ar lidmašīnām, kas neatbilst šiem kritērijiem. Ņemot vērā to, ka neviena cita svarīga regulatīvā struktūra nav noteikusi šādus kritērijus ekspluatācijai bez ETOPS, Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza.
- (12) Attiecībā uz pirmās palīdzības skābekļa padeves ierīcēm komerciālos gaisa pārvadājumos jaunākie tehnoloģiskie sasniegumi minēto ierīču jomā panāk līdzvērtīgu drošības līmeni, tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai atļautu izmantot šādas ierīces.
- (13) Prasības attiecībā uz Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma obligāto iekārtu sarakstu (MEL) nav piemērojamas apstiprinātām mācību organizācijām (ATO), tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai atļautu kompetentajām iestādēm izdot apstiprinājumu MEL sagatavošanai, ko veic ATO.
- (14) Ņemot vērā jaunākos Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 ⁽³⁾ grozījumus, Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza, lai koriģētu mijnorādes starp abām šīm regulām.

⁽³⁾ Komisijas 2014. gada 26. novembra Regula (ES) Nr. 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 362, 17.12.2014., 1. lpp.).

- (15) Aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un kopā ar Atzinumu Nr. 02/2019 iesniegusi to Komisijai saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu.
- (16) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2018/1139 127. pantu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

- 1) Regulas 9.aa pantu aizstāj ar šādu:

“9.aa pants

Prasības attiecībā uz lidojuma apkalpi pārbaudes lidojumiem pēc tehniskās apkopes

Pilotam, kas pirms 2019. gada 25. septembra darbojies kā gaisa kuģa kapteinis pārbaudes lidojumā pēc tehniskās apkopes, kurš saskaņā ar VIII pielikuma SPO.SPEC.MCF.100. punktā norādīto definīciju klasificēts kā A līmeņa pārbaudes lidojums pēc tehniskās apkopes, piešķir apliecinājumu nolūkā nodrošināt atbilstību minētā pielikuma SPO.SPEC.MCF.115. punkta a) apakšpunkta 1. punktam. Minētajā gadījumā ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa kapteinis saņem instruktāžu par visām konstatētajām atšķirībām starp ekspluatācijas praksi, kura iedibināta līdz 2019. gada 25. septembrim, un pienākumiem, kas paredzēti šīs regulas VIII pielikuma E apakšdaļas 5. iedaļā, tostarp tiem, kas izriet no saistītajām ekspluatanta noteiktajām procedūrām.”;

- 2) regulas (ES) Nr. 965/2012 I, II, III, IV, V, VI, VII un VIII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

Spēkā stāšanās un piemērošanas diena

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

Šādus pielikuma punktus piemēro no 2019. gada 25. septembra:

- 4. punkta a) apakšpunkts,
- 6. punkta b) apakšpunkts,
- 8. punkta b) apakšpunkts.

Šādus pielikuma 4. punkta apakšpunktus piemēro no 2020. gada 5. novembra:

- c) apakšpunkts,
- d) apakšpunkts,
- e) apakšpunkts,
- f) apakšpunkts,
- g) apakšpunkts,
- n) apakšpunkts,
- q) apakšpunkts.

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

Briselē, 2019. gada 1. augustā

*Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs*
Jean-Claude JUNCKER

PIELIKUMS

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

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

a) iekļauj šādu 22.a punktu:

“22.a “Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīce (CVR)” ir triecienizturīgs lidojuma parametru reģistrators, kurā mikrofonus kopā ar citām audio un digitālajām ievades ierīcēm izmanto, lai savāktu un ierakstītu lidojuma apkalpes nodalījuma akustisko vidi un saziņu, kas notiek lidojuma apkalpes locekļu starpā, kā arī saņemot un nosūtot ziņojumus.”;

b) pielikuma 25. punktu aizstāj ar šādu:

“25. “Kontaminēts skrejceļš” ir skrejceļš, kura virsmas laukuma ievērojama daļa (neatkarīgi no tā, vai izolētos apgabalos vai ne) izmantotajā garumā un platumā ir pārklāta ar vienu vai vairākām vielām, kas norādītas skrejceļa virsmas stāvokļa deskriptoru sarakstā.”;

c) pielikuma 32. punktu svīturo;

d) pielikuma 42. punktu aizstāj ar šādu:

“42. “Sausš skrejceļš” ir skrejceļš, uz kura virsmas nav redzama mitruma un kurš nav kontaminēts tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot.”;

e) iekļauj šādu 49.b punktu:

“49.b “Lidojuma datu reģistrators (FDR)” ir triecienizturīgs lidojuma parametru reģistrators, kurā datu avotu sakopojumu izmanto, lai savāktu un ierakstītu parametrus, kas atspoguļo gaisa kuģa stāvokli un darbību.”;

f) iekļauj šādu 49.c punktu:

“49.c “Lidojuma parametru reģistrators” ir jebkura tipa reģistrators, kas uzstādīts gaisa kuģī, lai atvieglotu nelaimes gadījumu vai incidentu drošības izmeklēšanu.”;

g) iekļauj šādu 70.a punktu:

“70.a “Nosēšanās distance ierašanās laikā (LDTA)” ir nosēšanās distance, kas sasniedzama parastos ekspluatācijas apstākļos, pamatojoties uz nosēšanās raksturojumiem un saistītajām procedūrām, kas noteikti attiecībā uz dominējošiem apstākļiem nosēšanās laikā.”;

h) iekļauj šādu 103.c punktu:

“103.c “Skrejceļa stāvokļa ziņojums (RCR)” ir visaptverošs standartizēts ziņojums par skrejceļa virsmas stāvokli un tā ietekmi uz lidmašīnas nosēšanos un pacelšanos, ko apraksta, izmantojot skrejceļa stāvokļa kodu.”;

i) iekļauj šādu 107.a punktu:

“107.a “Īpaši sagatavots ziemas skrejceļš” ir skrejceļš ar sausu, sasalušu virsmu, ko veido sablīvēts sniegs vai ledus un kas ir apstrādāta ar smiltīm vai granti vai kas ir mehāniski apstrādāta skrejceļa saķeres uzlabošanai.”;

j) pielikuma 128. punktu aizstāj ar šādu:

“128. “Slapjš skrejceļš” ir skrejceļš, kura virsma tajā apgabalā, ko paredzēts izmantot, ir pārklāta ar jebkādu redzamu mitrumu vai līdz 3 mm (ieskaitot) dziļu ūdens kārtu.”;

2) regulas II pielikuma (Part-ARO) II papildinājumu aizstāj ar šādu:

“II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)				
Izdevējas iestādes kontaktinformācija Tālrunis ⁽¹⁾ : _____ Fakss: _____ E-pasts: _____				
AOC ⁽²⁾ :		Ekspluatanta nosaukums ⁽³⁾ :		Datums ⁽⁴⁾ :
Veic komercdarbību kā (komercnosaukums): Ekspluatācijas specifikācijas Nr.:				
Gaisa kuģa modelis ⁽⁵⁾ : Reģistrācijas zīmes ⁽⁶⁾ :				
Ekspluatācijas veidi: komerciāli gaisa pārvadājumi <input type="checkbox"/> Pasažieru <input type="checkbox"/> Kravas <input type="checkbox"/> Citi ⁽⁷⁾ : _____				
Ekspluatācijas apgabals ⁽⁸⁾ :				
Īpaši ierobežojumi ⁽⁹⁾ :				
Īpaši apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ⁽¹⁰⁾	Piezīmes
Bīstamas kravas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos Pacelšanās Nolaišanās un nosēšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹¹⁾ ... RVR ⁽¹²⁾ : m DA/H: pēdas RVR: m	
RVSM ⁽¹³⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimālais novirzes laiks ⁽¹⁵⁾ : min.	
PBN darbību kompleksās navigācijas specifikācijas ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁷⁾
Navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁸⁾	
Helikopteru ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	<input type="checkbox"/>			
Helikopteru ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšanai	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Helikopteru ekspluatācija atkrastē	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salona apkalpes apmācība ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestāta izdošana ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipa EFB lietotņu izmantošana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Lidojumderīguma uzturēšana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Citi ⁽²³⁾				

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

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

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

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

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

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

(7) Norāda citu pārvaldājumu veidu (piemēram, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvaldāšana).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(17) Norāda, vai īpašais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļa galiem vai lidlaukiem, vai abiem.

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

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

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

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

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

(23) Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsskrējiena nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, samazināta vajadzīgā nosēšanās distance, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, palielinātu sānsveres leņķu izmantošana, maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez *ETOPS* apstiprinājuma).
EASA 139. VEIDLAPAS 6. izdevums";

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

a) ORO.GEN.310. punkta f) apakšpunkta 3) punktu aizstāj ar šādu:

- "3) ka par jebkuru defektu vai tehnisku kļūmi, kas rodas, kad gaisa kuģis atrodas tā darbības kontrolē, tiek ziņots d) apakšpunktā minētajai organizācijai";

- b) ORO.SEC.100. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.SEC.100 Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība – lidmašīnas

- a) Lidmašīnā, kurā lidojuma apkalpes nodalījumam ir drošas durvis, tās ir aizslēdzamas, kā arī ir nodrošināti līdzekļi, ar ko salona apkalpe var brīdināt lidojuma apkalpi gadījumā, ja salonā notiek aizdomīgas darbības vai netiek ievēroti drošības noteikumi.
- b) Visās pasažieru lidmašīnās, kuras izmanto komerciālos pasažieru gaisa pārvadājumos, ir tādas apstiprinātas, drošas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis, kuras var aizslēgt un atslēgt no katras pilota darba vietas un kuru konstrukcija atbilst piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja šīs lidmašīnas ietilpst kādā no šādām kategorijām:
- 1) lidmašīnas, kuru MCTOM pārsniedz 54 500 kg;
 - 2) lidmašīnas, kuru MCTOM pārsniedz 45 500 kg un MOPSC ir lielāka par 19 vietām; vai
 - 3) lidmašīnas, kuru MOPSC ir lielāka par 60 vietām.
- c) Visās lidmašīnās, kurās ir drošas lidojuma apkalpes nodalījuma durvis saskaņā ar b) apakšpunktu:
- 1) minētās durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un aizslēdz, kad tas jādara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to pieprasa gaisa kuģa kapteinis, līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot gadījumus, kad tiek uzskatīts, ka pilnvarotām personām nepieciešams ieiet šajā nodalījumā vai iziet no tā saskaņā ar nacionālo civilās aviācijas drošības programmu;
 - 2) ir paredzēti līdzekļi, ar ko no katras pilota darba vietas var 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.”;
- 4) regulas IV pielikumu (*Part-CAT*) groza šādi:
- a) CAT.GEN.MPA.195. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Lai nodrošinātu saskaņā ar šo regulu uzstādāmo lidojuma parametru reģistrators pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistratoriem. Tomēr šo lidojuma parametru reģistrators pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.
- f) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 996/2010 un Regulas (ES) 2016/679 (*) piemērošanu:
- 1) izņemot lidojuma parametru reģistrators izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistrators ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;

- ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
- 1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
- 2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti, ja vien šādi ierakstītie dati neatbilst kādam no turpmāk minētajiem nosacījumiem:
- i) ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;
 - ii) tie ir deidentificēti;
 - iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;
- 3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
- i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
- 3.a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:
- i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes 2016. gada 27. aprīļa Regula (ES) 2016/679 par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti un ar ko atceļ Direktīvu 95/46/EK (Vispārīgā datu aizsardzības regula) (OV L 119, 4.5.2016., 1. lpp.).”;

b) CAT.OP.MPA.140. punktu groza šādi:

— punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Ja vien to nav apstiprinājusi kompetentā iestāde saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) F apakšdaļu, ekspluatants neekspluatē divdzinēju lidmašīnu bezvēja standarta apstākļos maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no piemērota lidlauka nekā atbilstīgā distance konkrētajam lidmašīnas tipam, kas ir kāda no šādām:

- 1) A klases lidmašīnām ar maksimālo operatīvo pasažieru vietu konfigurāciju (*MOPSC*) 20 vai vairāk vietu – distance, ko nolido 60 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam (*OEL*), ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;
- 2) A klases lidmašīnām ar *MOPSC* 19 vai mazāk vietu – distance, ko nolido 120 minūtēs vai, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde, līdz 180 minūtēm (turbodzinēju lidmašīnām), nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;
- 3) B vai C klases lidmašīnām – izvēloties mazāko distanci no šādām:
 - i) distance, ko nolido 120 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) apakšpunktu;
 - ii) 300 jūras jūdžu.”

— punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Lai saņemtu a) apakšpunkta 2) punktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants pierāda, ka:

- 1) ir ieviestas procedūras lidojumu plānošanai un lidmašīnas palaišanai reisā;

- 2) saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikumu (*Part-M*) ir izstrādātas un ekspluatanta gaisa kuģu tehniskās apkopes programmā iekļautas īpašas tehniskās apkopes instrukcijas un procedūras, kas paredzētas, lai nodrošinātu plānoto lidmašīnas un tās dzinēju lidojumderīguma uzturēšanas un drošuma līmeni, tostarp:
- i) dzinēju eļļas patēriņa programma;
 - ii) dzinēju stāvokļa uzraudzības programma;”;
- c) CAT.OP.MPA.300. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.300 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – lidmašīnas

Pirms nolaišanās sākšanas komandieris:

- a) pārliecinās, ka saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā skrejceļa stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (*OM*) ietvertu informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem;
- b) novērtē nosēšanās distanci saskaņā ar CAT.OP.MPA.303. punktu.”;
- d) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.301. punktu:

“CAT.OP.MPA.301 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas komandieris pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (*OM*) ietvertu informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem.”;

- e) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.303. punktu:

“CAT.OP.MPA.303 Lidojumā veiktā nosēšanās distances pārbaude ierašanās laikā – lidmašīnas

- a) Nolaišanos nedrīkst turpināt, ja vien pieejamā nosēšanās distance (*LDA*) uz paredzētā skrejceļa nav vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt nosēšanās distanci ierašanās laikā (*LDTA*), un nolaišanās netiek veikta ar A klases lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar kādu no turpmāk minētajām sertifikācijas specifikācijām, kā norādīts tipa sertifikātā:
 - 1) CS-25 vai līdzvērtīgu specifikāciju;
 - 2) 4. līmeņa CS-23 ar veiktspējas līmeni “Liels ātrums” vai līdzvērtīgu specifikāciju.
- b) A klases lidmašīnas, izņemot a) apakšpunktā minētās, nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:
 - 1) *LDA* uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*;
 - 2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*, nav pieejama, *LDA* uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POLA.230. punktu vai CAT.POLA.235. punktu.
- c) B klases lidmašīnas nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:
 - 1) *LDA* uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*;
 - 2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt *LDTA*, nav pieejama, *LDA* uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POLA.330. punktu vai CAT.POLA.335. punktu.

- d) C klases lidmašīnas nolaišanos nedrīkst turpināt, izņemot kādā no šādām situācijām:
- 1) LDA uz paredzētā skrejceļa ir vismaz 115 % no nosēšanās distances aprēķinātajā nosēšanās laikā, kura noteikta saskaņā ar informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt LDTA;
 - 2) ja informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt LDTA, nav pieejama, LDA uz paredzētā skrejceļa aprēķinātajā nosēšanās laikā ir vismaz vajadzīgā nosēšanās distance, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.430. punktu vai CAT.POL.A.435. punktu.
- e) Informācija par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt LDTA, pamatojas uz gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM) norādītiem apstiprinātiem datiem. Ja ar AFM norādītiem apstiprinātiem datiem nepietiek, lai novērtētu LDTA, tos papildina ar citiem datiem, kas noteikti vai nu saskaņā ar piemērojamiem lidmašīnu sertifikācijas standartiem, vai atbilstīgi Aģentūras izdotajiem AMC.
- f) Eksploatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā precīzē informāciju par lidtehniskajiem raksturojumiem, kas ļauj novērtēt LDTA, un pieņemumus par tās izstrādi, tostarp citus datus, ko saskaņā ar e) apakšpunktu var izmantot, lai papildinātu AFM norādītos datus.”;
- f) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.311. punktu:

“CAT.OP.MPA.311 Ziņošana par skrejceļa bremzēšanas efektivitāti

Ja skrejceļa bremzēšanas efektivitāte, kas novērota nosēšanās izskrējiena laikā, nav tik laba, kā lidlauka eksploatants norādījis skrejceļa stāvokļa ziņojumā (RCR), komandieris, tiklīdz tas praktiski iespējams, informē attiecīgos gaisa satiksmes vadības dienestus (ATS), tālab izmantojot īpašu ziņojumu no gaisa kuģa (AIREP).”;

- g) CAT.POL.A.105. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Eksploatants, izvērtējot atbilstību piemērojamajās nodaļās noteiktajām prasībām attiecībā uz pacelšanos, ņem vērā kartēšanas precizitāti.”;
- h) CAT.POL.A.105. punkta e) apakšpunktu svīturo;
- i) CAT.POL.A.215. punkta b), c) un d) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “b) Tīrās lidojuma trajektorijas gradientam jābūt pozitīvam vismaz 1 000 pēdu augstumā virs jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 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 nosēties saskaņā ar CAT.POL.A.230. punktu vai attiecīgi CAT.POL.A.235. punktu. Tīrajai lidojuma trajektorijai vismaz 2 000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa, ņemot vērā šādus elementus:
- 1) tiek pieņemts, ka dzinējs var pārstāt darboties viskritiskākajā maršruta punktā;
 - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
 - 3) atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai lidlauku, kur lidmašīnai paredzēts nosēties pēc dzinēja atteices, būtu iespējams sasniegt ar CAT.OP.MPA.150. punktā paredzēto degvielas rezervi, kas pietiekama rezerves lidlauka sasniegšanai, ja tiek izmantota droša procedūra;
 - 4) lidlauks, kur lidmašīnai paredzēts nosēties pēc dzinēja atteices, atbilst šādiem kritērijiem:
 - i) ir ievērotas veikspējas prasības atbilstīgi paredzamajai nosēšanās masai;
 - ii) meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes un skrejceļa stāvokļa ziņojumi rāda, ka aprēķinātajā nosēšanās laikā var veikt drošu nosēšanos;
 - 5) ja AFM nav iekļauti tīrās lidojuma trajektorijas dati, bruto lidojuma trajektoriju, lidojuma laikā nedarbojoties vienam dzinējam, samazina par augstuma uzņemšanas gradientu, t. i., par 1,1 % – lidmašīnām ar diviem dzinējiem, par 1,4 % – lidmašīnām ar trim dzinējiem un par 1,6 % – lidmašīnām ar četriem dzinējiem.
- d) Eksploatants b) un c) apakšpunktā minētās platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai RNAV 5.”;

- j) CAT.POL.A.220. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.POL.A.220 Divu dzinēju atteice lidojuma laikā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem

- a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem – visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos – nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no tāda lidlauka, kas atbilst CAT.POL.A.230. punkta vai CAT.POL.A.235. punkta a) apakšpunkta prasībām attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu, ja vien netiek izpildīts šā punkta b)–f) apakšpunkts.
- 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 pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa. Tādā augstumā un tādos meteoroloģiskajos apstākļos, kad jāizmanto pretapledošanas sistēmas, ņem vērā šo sistēmu izmantošanas ietekmi uz tīrās lidojuma trajektorijas datiem. Ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai RNAV 5, ekspluatants noteikto platumu robežu, kas minēta otrajā teikumā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm).
- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties vairāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no lidlauka, kas minēts a) apakšpunktā, visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, 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) Atbrīvošanos no degvielas atļauj tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi, kas minēta f) apakšpunktā.
- f) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams 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 pēc tam lidotu 15 minūtes, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci.”;
- k) CAT.POL.A.230. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.POL.A.230 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātājā 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*);
 - 2) turbopropelleru lidmašīnām – 70 % robežās no *LDA*;
 - 3) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1) un 2) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.255. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – 80 % robežās no *LDA*.
- b) Veicot stāvas nolaišanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas attiecīgā gadījumā noteikti saskaņā ar a) apakšpunkta 1) vai 2) punktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet nav mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POL.A.245. punkta prasības.
- c) Veicot īsskrējiena nosēšanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas attiecīgā gadījumā noteikti saskaņā ar a) apakšpunkta 1) vai 2) punktu, un ievēro CAT.POL.A.250. punkta prasības.
- d) Nosakot nosēšanās masu, ekspluatants ņem vērā:
- 1) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes;
 - 2) AFM paredzētos labojumus.

- e) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna vai nu:
- 1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; vai
 - 2) 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 palīgīdzekļus un reljefu.
- f) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2) punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja izraudzīts rezerves lidlauks, kur pilnībā iespējams ievērot atbilstību vienam no šādiem punktiem:
- 1) šā punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā ir sauss;
 - 2) CAT.POL.A.235. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā ir slapjš vai kontaminēts.”;
- l) CAT.POL.A.235. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.POL.A.235 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai abi rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, LDA ir viena no šīm distancēm:
- 1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka, kā paredzēts CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktā vai 2) punktā;
 - 2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas attiecīgā gadījumā noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktu vai 2) punktu;
 - 3) nosēšanās distance, kas īsāka nekā šā punkta a) apakšpunkta 2) punktā paredzētā, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka kā CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunkta 1) punktā vai 2) punktā paredzētā distance, ja skrejceļam ir specifiskas saķeres uzlabošanas īpašības un AFM ir ietverta īpaša papildinformācija par nosēšanās distanci konkrētajam skrejceļa veidam;
 - 4) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1), 2) un 3) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.255. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.255. punkta b) apakšpunkta 2) punkta v) apakšpunkta B) punktu.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, LDA ir viena no šīm distancēm:
- 1) vismaz nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar a) apakšpunktu, vai vismaz 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar apstiprinātiem datiem par nosēšanās distanci kontaminētā skrejceļā vai līdzvērtīgiem datiem, izvēloties lielāko distanci;
 - 2) uz īpaši sagatavotiem ziemas skrejceļiem var izmantot nosēšanās distanci, kas īsāka nekā b) apakšpunkta 1) punktā paredzētā, taču ne mazāka kā a) apakšpunktā paredzētā, ja AFM ir iekļauta īpaša papildinformācija par nosēšanās distancēm uz kontaminētiem skrejceļiem. Šāda nosēšanās distance ir vismaz 115 % no AFM norādītās nosēšanās distances.
- c) Atkāpjoties no b) apakšpunkta, 15 % palielinājums nav jāpiemēro, ja tas ir jau iekļauts apstiprinātajos nosēšanās distances datos vai līdzvērtīgos datos.
- d) Attiecībā uz a) un b) apakšpunktu attiecīgi piemēro CAT.POL.A.230. punkta b), c) un d) apakšpunkta kritērijus.
- e) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna vai nu:
- 1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; vai
 - 2) 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 palīgīdzekļus un reljefu.
- f) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 1) punktam gadījumā, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, un nosēšanās ir atkarīga no konkrētās vēja komponentes, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīti divi rezerves lidlauki.

- g) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2) punktam gadījumā, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš vai kontaminēts, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks.
- h) Attiecībā uz f) un g) apakšpunktu izraudzītais rezerves lidlauks vai lidlauki atbilst vienam no šiem punktiem:
- 1) CAT.POLA.230. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā ir sauss;
 - 2) CAT.POLA.235. punkta a)–d) apakšpunktam, ja skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā ir slapjš vai kontaminēts.”;
- m) CAT.POLA.250. punkta b) apakšpunktā iekļauj šādu 11.a) punktu:
- “11.a) samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbības saskaņā ar CAT.POLA.255. punktu ir aizliegtas;”
- n) iekļauj šādu CAT.POLA.255. punktu:

“CAT.POLA.255 Samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbību apstiprinājums

- a) Lidmašīnas ekspluatants var veikt nosēšanās darbības 80 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (LDA), ja tas ievēro šādus nosacījumus:
- 1) lidmašīnas MOPSC ir 19 vietas vai mazāk;
 - 2) lidmašīnas atbilstības paziņojums par samazinātu vajadzīgo nosēšanās distanci iekļauts AFM;
 - 3) lidmašīnu izmanto neregulāros komerciālos gaisa pārvadājumos (CAT) pēc pieprasījuma;
 - 4) lidmašīnas nosēšanās masa ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos minētajā samazinātajā nosēšanās distancē;
 - 5) ekspluatants ir saņēmis kompetentās iestādes iepriekšēju apstiprinājumu.
- b) Lai saņemtu a) apakšpunkta 5) punktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants sniedz pierādījumus par kādiem no šiem apstākļiem, proti, ka:
- 1) ir veikts riska novērtējums nolūkā pierādīt, ka ir sasniegts drošības līmenis, kas attiecīgā gadījumā līdzvērtīgs CAT.POLA.230. punkta a) apakšpunkta 1) vai 2) punktā paredzētajam līmenim;
 - 2) ir izpildīti šādi nosacījumi:
 - i) ir aizliegtas īpašas nolaišanās procedūras, piemēram, stāva nolaišanās, plānotie ekrānu augstumi, kas augstāki nekā 60 pēdas vai zemāki nekā 35 pēdas, ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos, nolaišanās, kas neatbilst stabilas nolaišanās kritērijiem, kuri apstiprināti saskaņā ar CAT.OP.MPA.115. punkta a) apakšpunktu;
 - ii) ir aizliegtas īsskrējiena nosēšanās darbības saskaņā ar CAT.POLA.250. punktu;
 - iii) ir aizliegta nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem;
 - iv) lidojuma apkalpei ir izstrādātas atbilstīgas mācību, pārbaužu un uzraudzības procedūras;
 - v) ekspluatants ir izstrādājis lidlauka nosēšanās analīzes programmu (ALAP), lai nodrošinātu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:
 - A) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts ceļavējš;
 - B) ja tiek prognozēts, ka paredzētajā ierašanās laikā skrejceļš būs slapjš, laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distanci vai nu attiecīgā gadījumā nosaka saskaņā ar CAT.OP.MPA.303. punkta a) vai b) apakšpunktu, vai tā ir 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta sausiem skrejceļiem, izvēloties garāko distanci;
 - C) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts, ka skrejceļš būs kontaminēts;
 - D) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēti nelabvēlīgi laikapstākļi;
 - vi) pirms lidojuma sākšanas visas ierīces, kas ietekmē nosēšanās veikspēju, ir darba kārtībā;

- vii) lidojuma apkalpi veido vismaz divi kvalificēti un apmācīti piloti, kam ir nesena pieredze samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbībās;
 - viii) pamatojoties uz dominējošajiem apstākļiem paredzētajā lidojumā, komandieris pieņem galīgo lēmumu veikt samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbības un var nolemt to nedarīt, ja viņš uzskata, ka tas būs labāk drošības apsvērumu dēļ;
 - ix) ir izpildīti lidlaukam paredzētie papildnosacījumi, ja lidlauku sertificējusī kompetentā iestāde tādas noteikusi, ņemot vērā nolaišanās zonas orogrāfiskas iezīmes, pieejamos nolaišanās palīgīdzekļus un apsvērumus saistībā ar otrā riņķa procedūru un pārtraukto nosēšanos.”;
- o) CAT.POL.A.330. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.POL.A.330 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa 70 % robežās no LDA.
 - b) Atkāpjoties no a) apakšpunkta un ievērojot CAT.POL.A.355. punktu, lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, aprēķinātajā nosēšanās laikā galamērķa lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa 80 % robežās no LDA.
 - c) 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;
 - 3) skrejceļa virsmas tipu;
 - 4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.
 - d) Veicot stāvas nolaišanās darbības, 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.POL.A.345. punkta prasības.
 - e) Veicot īsskrējiena nosēšanās darbības, ekspluatants izmanto nosēšanās distances datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POL.A.350. punkta prasības.
 - f) Lai lidmašīnu palaistu reisā, konkrētā lidmašīna vai nu:
 - 1) nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa bezvēja apstākļos; vai
 - 2) 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 palīgīdzekļus un reljefu.
 - g) Ja ekspluatants galamērķa lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību f) apakšpunkta 2) punktam, lidmašīnu drīkst palaist reisā tikai tad, ja ir izraudzīts rezerves lidlauks, kur atbilstību a)–d) apakšpunktam var nodrošināt pilnībā.”;
- p) CAT.POL.A.335. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.POL.A.335 Nosēšanās uz slapjiem un kontaminētiem skrejceļiem

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, LDA ir viena no šīm distancēm:
 - 1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr ne mazāka, kā paredzēts CAT.POL.A.330. punktā;
 - 2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktu;

- 3) nosēšanās distance, kas īsāka nekā šā punkta a) apakšpunkta 2) punktā paredzētā, tomēr attiecīgā gadījumā ne mazāka kā CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktā paredzētā, ja skrejceļam ir specifiskas saķeres uzlabošanas īpašības un AFM ir ietverta īpaša papildinformācija par nosēšanās distanci konkrētajam skrejceļa veidam;
 - 4) atkāpjoties no a) apakšpunkta 1), 2) un 3) punkta, lidmašīnām, kas saskaņā ar CAT.POL.A.355. punktu ir apstiprinātas samazinātas nosēšanās distances darbībām – nosēšanās distance, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.355. punkta b) apakšpunkta 7) punkta iii) apakšpunktu.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt kontaminēts, nosēšanās distance nedrīkst pārsniegt LDA. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās distances datus.”;
- q) iekļauj šādu CAT.POL.A.355. punktu:

“CAT.POL.A.355 Samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbību apstiprinājums

- a) Darbībām ar lidmašīnas nosēšanās masu, kas ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos 80 % robežās no pieejamās nosēšanās distances (LDA), ir vajadzīgs kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums. Šādu apstiprinājumu iegūst katram skrejceļam, uz kura tiek veiktas darbības ar samazinātu vajadzīgo nosēšanās distanci.
- b) Lai iegūtu a) apakšpunktā minēto apstiprinājumu, ekspluatants veic riska novērtējumu, lai pierādītu, ka ir sasniegts drošības līmenis, kas līdzvērtīgs CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktā paredzētajam līmenim, un ir izpildīti vismaz šādi nosacījumi:
 - 1) lidlauka valsts ir noteikusi, ka attiecīgā darbība ir nepieciešama 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;
 - 2) ir aizliegtas īsskrējiena nosēšanās darbības saskaņā ar CAT.POL.A.350. punktu un nolaišanās, kas neatbilst stabilas nolaišanās kritērijiem, kuri apstiprināti saskaņā ar CAT.OP.MPA.115. punkta a) apakšpunktu;
 - 3) ir aizliegta nosēšanās uz kontaminētiem skrejceļiem;
 - 4) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM) ir noteikta un tiek īstenota īpaša zemskares zonas kontroles procedūra; šī procedūra ietver atbilstīgas otrā riņķa un pārtrauktās nosēšanās instrukcijas, ja definētajā zonā nevar sasniegt zemskares punktu;
 - 5) lidojuma apkalpei ir izstrādāta atbilstīga lidlauka mācību un pārbaužu programma;
 - 6) lidojuma apkalpe ir kvalificēta, un tai ir attiecīgajā lidlaukā iegūta nesena pieredze samazinātas vajadzīgās nosēšanās distances darbībās;
 - 7) ekspluatants ir izstrādājis lidlauka nosēšanās analīzes programmu (ALAP), lai nodrošinātu, ka ir izpildīti šādi nosacījumi:
 - i) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts ceļavējš;
 - ii) ja tiek prognozēts, ka paredzētajā ierašanās laikā skrejceļš būs slapjš, laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distanci vai nu nosaka saskaņā ar CAT.OP.MPA.303. punkta c) apakšpunktu, vai tā ir 115 % no nosēšanās distances, kas noteikta sausiem skrejceļiem, izvēloties garāko distanci;
 - iii) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēts, ka skrejceļš būs kontaminēts;
 - iv) paredzētajā ierašanās laikā netiek prognozēti nelabvēlīgi laikapstākļi;
 - 8) ir noteiktas ekspluatācijas procedūras, lai nodrošinātu, ka:
 - i) pirms lidojuma sākšanas visas ierīces, kas ietekmē nosēšanās veiktspēju un nosēšanās distanci, ir darba kārtībā;
 - ii) lidojuma apkalpe pareizi izmanto palēninājuma ierīces;
 - 9) ir izstrādātas īpašas tehniskās apkopes instrukcijas un ekspluatācijas procedūras attiecībā uz lidmašīnas palēninājuma ierīcēm, lai uzlabotu šo sistēmu drošumu;

- 10) galīgā nolaišanās un nosēšanās notiek tikai vizuālos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC);
- 11) ir izpildīti lidlaukam paredzētie papildnosacījumi, ja lidlauku sertificējusi kompetentā iestāde tādus noteikusi, ņemot vērā nolaišanās zonas orogrāfiskas iezīmes, pieejamos nolaišanās palīg līdzekļus un apsvērumus saistībā ar otrā riņķa procedūru un pārtraukto nosēšanos.”;
- r) CAT.POLA.415. punkta d) un e) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:
- “d) Platuma robežas, kas minētas a) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai RNAV 5.
- e) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai lidlauku, kur lidmašīnai paredzēts nosēsties pēc dzinēja atteices, būtu iespējams sasniegt ar CAT.OP.MPA.150. punktā paredzēto degvielas rezervi, kas pietiekama rezerves lidlauka sasniegšanai, ja tiek izmantota droša procedūra.”;
- s) CAT.POLA.420. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem – visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos – nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no tāda lidlauka, kas atbilst CAT.POLA.430. punkta prasībām attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu, ja vien netiek izpildīts šā punkta b)–e) apakšpunkts.
- 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 liels, uz lidlauku, kas atbilst veikspējas kritērijiem, kurus piemēro attiecībā uz paredzēto nosēšanās masu.
- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstāj darboties viskritiskākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties vairāk nekā 90 minūšu lidojuma attālumā no lidlauka, kas minēts a) apakšpunktā, visiem dzinējiem darbojoties, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci, standarta temperatūrā, bezvēja apstākļos.
- d) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams 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 pēc tam lidotu 15 minūtes, attiecīgi izmantojot kreisēšanas jaudu vai vilci.
- e) Lidmašīnas augstuma uzņemšanas pieejamais ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks nekā noteiktais ātrums.
- f) Platuma robežas, kas minētas b) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz navigācijas specifikācijai RNAV 5.
- g) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar d) apakšpunktā paredzēto degvielas rezervi.”;
- t) CAT.POLA.430. punkta a) apakšpunkta 4) punktu aizstāj ar šādu:
- “4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.”;
- u) CAT.POLA.435. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ierašanās laikā varētu būt slapjš, LDA ir viena no šīm distancēm:
- 1) nosēšanās distance, kas laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem, tomēr ne mazāka, kā paredzēts CAT.POLA.430. punktā;
- 2) ja laikā, kad lidmašīnu palaiž reisā, nosēšanās distance nav norādīta AFM izmantošanai uz slapjiem skrejceļiem – vismaz 115 % no vajadzīgās nosēšanās distances, kas noteikta saskaņā ar CAT.POLA.430. punktu.”;
- v) CAT.IDE.A.185. punktam pievieno šādu i) apakšpunktu:
- “i) Lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kuru individuālais lidojumderīguma sertifikāts (CofA) pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk, aprīko ar rezerves barošanas avotu, kuram CVR un pilotu kabīnē uzstādītais zonas mikrofonu pieslēdzas automātiski, ja jebkāda cita CVR barošana tiek pārtraukta.”;

w) iekļauj šādu CAT.IDE.A.191. punktu:

“CAT.IDE.A.191 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

- a) Turbodinēju lidmašīnas, kuru MCTOM ir 2 250 kg vai lielāka, un lidmašīnas, kuru MOPSC ir vairāk par 9 vietām, aprīko ar lidojuma parametru reģistrators, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
- 1) uz tām neattiecas CAT.IDE.A.190. punkta a) apakšpunkta darbības joma;
 - 2) to individuālais CofA pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.
- b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.
- c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās piecās stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.
- d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.”;
- x) CAT.IDE.A.230. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Šā punkta a) apakšpunktā minētajam skābekļa krājumam atlikušā lidojuma laikā pēc salona dehermetizācijas, salonam atrodoties augstāk par 8 000 pēdu, bet nepārsniedzot 15 000 pēdu augstumu, jāpietiek vismaz 2 % pārvadājamo pasažieru, bet nekādā gadījumā mazāk kā vienam cilvēkam.”;
- y) CAT.IDE.A.230. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Pirmās palīdzības skābekļa padeves ierīces spēj radīt intensīvu plūsmu katrai personai.”;
- z) CAT.IDE.A.345. punktu groza šādi:
- i) panta nosaukumu aizstāj ar šādu:

“CAT.IDE.A.345 Sakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas lidojumiem saskaņā ar IFR vai VFR maršrutos, kur navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi”;

- ii) CAT.IDE.A.345. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai VFR maršrutos, kur navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamajiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas.”;
- aa) iekļauj šādu CAT.IDE.H.191. punktu:

“CAT.IDE.H.191 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

- a) Turbodinēju helikopterus, kuru MCTOM ir 2 250 kg vai lielāka, aprīko ar lidojuma parametru reģistrators, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
- 1) uz tiem neattiecas CAT.IDE.H.190. punkta a) apakšpunkta darbības joma;
 - 2) to individuālais CofA pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.
- b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.
- c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās piecās stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.

- d) Lidojuma parametru reģistrators 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) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkopes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.”;
- bb) CAT.IDE.H.345. punktu groza šādi:
- i) panta nosaukumu aizstāj ar šādu:
- “CAT.IDE.H.345 Sakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas lidojumiem saskaņā ar IFR vai VFR maršrutos, kur navigāciju veic, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi”;**
- ii) CAT.IDE.H.345. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai VFR maršrutos, kur navigāciju nevar veikt, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamajiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru, navigācijas un novērošanas iekārtas.”;
- 5) regulas V pielikumu (*Part-SPA*) groza šādi:
- a) SPA.SET-IMC.105. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Īpašas tehniskās apkopes instrukcijas un procedūras, kas paredzētas, lai nodrošinātu plānoto lidmašīnas un tās dzinējsistēmas lidojumderīguma uzturēšanas un drošuma līmeni, ir izstrādātas un iekļautas ekspluatanta gaisa kuģu tehniskās apkopes programmā saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014, ietverot visus turpmāk minētos elementus:
- 1) dzinēja stāvokļa uzraudzības programma, izņemot lidmašīnas, kurām individuālais lidojumderīguma sertifikāts pirmoreiz izsniegts pēc 2004. gada 31. decembra un kurām ir automātiska dzinēja stāvokļa uzraudzības sistēma;
 - 2) dzinējsistēmas un ar to saistīto sistēmu drošuma uzturēšanas programma;”;
- 6) regulas VI pielikumu (*Part-NCC*) groza šādi:
- a) NCC.GEN.101. punktu aizstāj ar šādu:
- “Apstiprinātas mācību organizācijas, kurām jāatbilst šā pielikuma prasībām, atbilst arī:
- a) attiecīgā gadījumā ORO.GEN.310. punktam; un
 - b) ORO.MLR.105. punktam.”;
- b) NCC.GEN.145. punktu aizstāj ar šādu:
- “NCC.GEN.145 Lidojuma parametru reģistrators ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana**
- a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
 - b) Lai nodrošinātu uzstādāmo lidojuma parametru reģistrators pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.
 - c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistrators. Tomēr šo lidojuma parametru reģistrators pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
 - d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.

- e) Eksploatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.
- f) Neskarot Regulu (ES) Nr. 996/2010 un Regulu (ES) 2016/679:
- 1) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, eksploatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - 2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti, ja vien šādi ierakstītie dati neatbilst kādam no turpmāk minētajiem nosacījumiem:
 - i) eksploatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;
 - ii) tie ir deidentificēti;
 - iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;
 - 3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 3a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:
 - i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, eksploatants nodrošina šo attēlu privātumu.”;
- c) NCC.OP.225. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

- d) iekļauj šādu NCC.OP.226. punktu:

“NCC.OP.226 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (FATO) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.”;

7) regulas VII pielikumu (*Part-NCO*) groza šādi:

a) NCO.OP.205. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

b) iekļauj šādu NCO.OP.206. punktu:

“NCO.OP.206 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (*FATO*) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.”;

c) NCO.SPEC.MCF.105. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Atkāpjoties no šā pielikuma NCO.GEN.105. punkta a) apakšpunkta 4) punkta piemērošanas, pārbaudes lidojumus pēc tehniskās apkopes var veikt ar gaisa kuģi, kas nodots izmantošanai ar nepilnīgu tehnisko apkopi saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1321/2014 I pielikuma (*Part-M*) M.A.801. punkta f) apakšpunktu, II pielikuma (*Part-145*) 145.A.50. punkta e) apakšpunktu vai Vb pielikuma (*Part-ML*) ML.A.801. punkta f) apakšpunktu.”;

d) NCO.SPEC.MCF.130. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.SPEC.MCF.130 Nestandarta vai ārkārtas procedūru modelēšana lidojumā

Atkāpjoties no NCO.SPEC.145. punkta piemērošanas, gaisa kuģa kapteinis kopā ar gaisa kuģī esošo funkciju speciālistu drīkst modelēt situācijas, kurās jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras, ja šī modelēšana ir vajadzīga, lai panāktu atbilstību lidojuma iecerei, un ja tā ir norādīta NCO.SPEC.MCF.110. punktā minētajā kontrolosarakstā vai ekspluatācijas procedūrās.”;

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

a) SPO.GEN.140. punkta A) apakšpunkta 10) punktu aizstāj ar šādu:

“10) gaisa kuģa tehniskais borta žurnāls saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014 (attiecīgā gadījumā);”;

b) SPO.GEN.145. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu apstrāde: saglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana

a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, kuru konstatējusi izmeklēšanas iestāde, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants oriģinālos lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus saglabā 60 dienas vai līdz laikam, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.

b) Lai nodrošinātu uzstādāmo lidojuma parametru reģistrators pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants veic ierakstīto datu operatīvas pārbaudes un izvērtējumus.

c) Ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti un datu pārraides sakaru ziņojumi, kas jāieraksta ar lidojuma parametru reģistratoriem. Tomēr šo lidojuma parametru reģistrators pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu datu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.

d) Ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.

e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistrators ierakstītos datus, ja kompetentā iestāde to nosaka.

- f) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 un (ES) 2016/679 piemērošanu un izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības:
- 1) lidojuma parametru reģistratora ierakstītie audiodati netiek izpausti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 1.a) pārbaudot lidojuma parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - 2) lidojuma parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus vai datu pārraides ziņojumus drīkst izmantot tikai tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšanai, par kuriem jāziņo obligāti. Minēto ierobežojumu nepiemēro, ja vien šādi ierakstītie dati atbilst kādam no šiem nosacījumiem:
 - i) ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;
 - ii) tie ir deidentificēti;
 - iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;
 - 3) izņemot lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli netiek atklāti vai izmantoti, ja vien nav izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 3a) ja lidojuma parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu lidojuma parametru reģistratora izmantojamību, tad:
 - i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai lidojuma parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - ii) ja attēlos, iespējams, redzamas apkalpes locekļu ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.”;
- c) SPO.OP.210. punktu aizstāj ar šādu:

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

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

- d) iekļauj šādu SPO.OP.211. punktu:

“SPO.OP.211 Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi – helikopteri

Pirms nolaišanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas (FATO) stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā riņķa procedūru.”;

- e) iekļauj šādu SPO.IDE.A.146. punktu:

“SPO.IDE.A.146 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

- a) Turbodzinēju lidmašīnas, kuru MCTOM ir 2 250 kg vai lielāka, un lidmašīnas, kuru MOPSC ir vairāk par 9 vietām, aprīko ar lidojuma parametru reģistrators, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:

- 1) uz tām neattiecas SPO.IDE.A.145. punkta a) apakšpunkta darbības joma;

- 2) tās izmanto komerciāliem pārvadājumiem;
- 3) to individuālais CofA pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.
- b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.
- c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās 5 stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.
- d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.”;
- f) iekļauj šādu SPO.IDE.H.146. punktu:

“SPO.IDE.H.146 Vieglsvara lidojuma parametru reģistrators

- a) Turbodzinēju helikopterus, kuru MCTOM ir 2 250 kg vai lielāka, aprīko ar lidojuma parametru reģistrators, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
 - 1) uz tiem neattiecas SPO.IDE.H.145. punkta a) apakšpunkta darbības joma;
 - 2) tos izmanto komerciāliem pārvadājumiem;
 - 3) to individuālais CofA pirmo reizi izdots 2022. gada 5. septembris vai vēlāk.
 - b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu.
 - c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt vismaz pēdējās 5 stundās ierakstītos lidojuma datus un attēlus.
 - d) Lidojuma parametru reģistrators 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) Ja lidojuma parametru reģistrators ieraksta lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus vai audiodatus, tad nodrošina funkciju, kuru var izmantot komandieris un ar kuru attēlus un audiodatus, kas ierakstīti pirms minētās funkcijas izmantošanas, modificē tā, lai šos ierakstītos datus nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.”;
 - g) SPO.SPE.MCF.100. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
 - “a) “A līmeņa” pārbaudes lidojums pēc tehniskās apkopes attiecas uz lidojumu, kurā sagaidāma nestandarta vai ārkārtas procedūru izmantošana, kā noteikts gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā, vai uz lidojumu, kas vajadzīgs, lai pierādītu rezerves sistēmas vai citu drošības ierīču funkcionēšanu.”.
-

ISSN 1977-0715 (elektroniskais izdevums)
ISSN 1725-5112 (papīra izdevums)



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV