



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

64. gadagājums

2021. gada 5. augusts

Saturs

II Nelegislatīvi akti

REGULAS

- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1294 (2021. gada 4. augusts), ar ko atceļ cilmes vietas nosaukumam piešķirto aizsardzību ("Südburgenland" (ACVN)) 1
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1295 (2021. gada 4. augusts), ar ko attiecībā uz 2021. gadu atkāpjas no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešās daļas jautājumā par tiešo maksājumu avansa maksājumu apjomu un platībatkarīgajiem un ar dzīvniekiem saistītajiem lauku attīstības pasākumiem 3
- ★ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2021/1296 (2021. gada 4. augusts), ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza un labo attiecībā uz degvielas/enerģijas plānošanas un pārvaldības prasībām un attiecībā uz prasībām par atbalsta programmām un lidojuma apkopes psiholoģisko novērtēšanu, kā arī pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai ⁽¹⁾ 5
- ★ Komisijas Regula (ES) 2021/1297 (2021. gada 4. augusts), ar ko attiecībā uz perfluorkarbonskābēm, kam virknē ir 9 līdz 14 oglekļa atomi (C9–C14 PFCA), to sāļiem un C9–C14 PFCA radniecīgām vielām groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikumu ⁽¹⁾ 29

LĒMUMI

- ★ Padomes Lēmums (ES) 2021/1298 (2021. gada 30. jūlijs), ar ko ieceļ Reģionu komitejas locekļa aizstājēju, ko izvirzījusi Spānijas Karaliste 34
- ★ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2021/1299 (2021. gada 4. augusts), ar ko pagarina termiņu, līdz kuram lietošanai 18. produkta veida biocīdos ir apstiprināts heksaflumurons ⁽¹⁾ 36

⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ.

Labojumi

- ★ Labojums Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2020/1737 (2020. gada 14. jūlijs), ar ko attiecībā uz konkrētu narkotisko vielu prekursoru iekļaušanu klasificēto vielu sarakstā groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 273/2004 un Padomes Regulu (EK) Nr. 111/2005 (OVL 392, 23.11.2020.) 38

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/1294

(2021. gada 4. augusts),

ar ko atceļ cilmes vietas nosaukumam piešķirto aizsardzību ("Südburgenland" (ACVN))

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1308/2013 (2013. gada 17. decembris), ar ko izveido lauksaimniecības produktu tirgu kopīgu organizāciju un atceļ Padomes Regulas (EEK) Nr. 922/72, (EEK) Nr. 234/79, (EK) Nr. 1037/2001 un (EK) Nr. 1234/2007 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 106. pantu,

tā kā:

- (1) Komisijas Deleģētās regulas (ES) 2019/33 ⁽²⁾ 19. pantā noteikts, ka aizsargāta cilmes vietas nosaukuma anulēšanai Regulas (ES) Nr. 1308/2013 106. panta nozīmē *mutatis mutandis* piemēro Regulas (ES) Nr. 1308/2013 94. pantā un 96.–99. pantā noteikto procedūru.
- (2) Saskaņā ar Regulas (ES) 2019/33 19. pantu Austrijas pieteikums, kurā lūgts anulēt aizsargāto cilmes vietas nosaukumu "Südburgenland", ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ⁽³⁾.
- (3) Komisijai nav iesniegts neviens paziņojums par iebildumiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1308/2013 98. pantu, tāpēc aizsargātais cilmes vietas nosaukums "Südburgenland" ir jāanulē.
- (4) Ņemot vērā cilmes vietas nosaukuma "Südburgenland" aizsardzības anulēšanu, tā ieraksts jāsvīturo no Regulas (ES) Nr. 1308/2013 104. pantā minētā Savienības Aizsargāto vīna cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto vīna ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistra.
- (5) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Lauksaimniecības tirgu kopīgās organizācijas komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Cilmes vietas nosaukumam "Südburgenland" (ACVN) piešķirtā aizsardzība ar šo tiek anulēta.

⁽¹⁾ OV L 347, 20.12.2013., 671. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Deleģētā regula (ES) 2019/33 (2018. gada 17. oktobris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1308/2013 papildina attiecībā uz cilmes vietas nosaukumu, ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu un tradicionālo apzīmējumu aizsardzības pieteikumiem vīna nozarē, iebilduma procedūru, lietošanas ierobežojumiem, produkta specifikācijas grozījumiem, aizsardzības anulēšanu un marķēšanu un noformēšanu (OV L 9, 11.1.2019., 2. lpp.).

⁽³⁾ OV C 57, 17.2.2021., 30. lpp.

2. pants

Ierakstu par cilmes vietas nosaukumu "Südburgenland" (ACVN) svītro no Aizsargāto vīna cilmes vietas nosaukumu un aizsargāto vīna ģeogrāfiskās izcelsmes norāžu reģistra.

3. pants

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

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

Briselē, 2021. gada 4. augustā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/1295

(2021. gada 4. augusts),

ar ko attiecībā uz 2021. gadu atkāpjas no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešās daļas jautājumā par tiešo maksājumu avansa maksājumu apjomu un platībatkarīgajiem un ar dzīvniekiem saistītajiem lauku attīstības pasākumiem

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1306/2013 (2013. gada 17. decembris) par kopējās lauksaimniecības politikas finansēšanu, pārvaldību un uzraudzību un Padomes Regulu (EEK) Nr. 352/78, (EK) Nr. 165/94, (EK) Nr. 2799/98, (EK) Nr. 814/2000, (EK) Nr. 1290/2005 un (EK) Nr. 485/2008 atcelšanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 75. panta 3. punktu,

tā kā:

- (1) Atbilstoši Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešajai daļai no 16. oktobra līdz 30. novembrim dalībvalstis drīkst avansā izmaksāt līdz 50 % tiešo maksājumu saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1307/2013 ⁽²⁾ un līdz 1. decembrim tās drīkst avansā izmaksāt līdz 75 % platībatkarīgā un ar dzīvniekiem saistītā atbalsta saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1305/2013 ⁽³⁾.
- (2) Covid-19 pandēmijas izraisītās krīzes dēļ lauksaimnieki dalībvalstīs ir saskārušies ar ārkārtējām ekonomiskām un finansiālām grūtībām. Ņemot vērā minēto ekonomikas dalībnieku īpašo neaizsargātību un lai mazinātu minētās krīzes finansiālās sekas un ietekmi uz naudas plūsmu, Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2020/531 ⁽⁴⁾ tika paredzēta atkāpe no Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešās daļas, ļaujot dalībvalstīm izmaksāt saņēmējiem lielāku avansu par 2020. gadu. Tā kā Covid-19 pandēmija 2021. gadā turpinās un lauksaimnieki joprojām saskaras ar ekonomikas traucējumiem, būtu jāļauj dalībvalstīm turpināt maksāt lielākus avansa maksājumus par 2021. pieprasījumu gadu.
- (3) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Lauksaimniecības fondu komitejas, Tiešo maksājumu komitejas un Lauku attīstības komitejas atzinumu,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Atkāpjoties no Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešās daļas, par 2021. pieprasījumu gadu dalībvalstis drīkst avansā izmaksāt līdz 70 % no tiešajiem maksājumiem, kas uzskaitīti Regulas (ES) Nr. 1307/2013 I pielikumā, un līdz 85 % no lauku attīstības atbalsta, kas minēts Regulas (ES) Nr. 1306/2013 67. panta 2. punktā.

⁽¹⁾ OV L 347, 20.12.2013., 549. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1307/2013 (2013. gada 17. decembris), ar ko izveido noteikumus par lauksaimniekiem paredzētiem tiešajiem maksājumiem, kurus veic saskaņā ar kopējās lauksaimniecības politikas atbalsta shēmām, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 637/2008 un Padomes Regulu (EK) Nr. 73/2009 (OV L 347, 20.12.2013., 608. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 1305/2013 (2013. gada 17. decembris) par atbalstu lauku attīstībai no Eiropas Lauksaimniecības fonda lauku attīstībai (ELFLA) un ar ko atceļ Padomes Regulu (EK) Nr. 1698/2005 (OV L 347, 20.12.2013., 487. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/531 (2020. gada 16. aprīlis) par atkāpšanos attiecībā uz 2020. gadu no Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) Nr. 1306/2013 75. panta 1. punkta trešās daļas jautājumā par tiešo maksājumu avansa maksājumu apjomu un platībatkarīgajiem un ar dzīvniekiem saistītajiem lauku attīstības pasākumiem un no minētās regulas 75. panta 2. punkta pirmās daļas jautājumā par tiešajiem maksājumiem (OV L 119, 17.4.2020., 1. lpp.).

2. pants

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

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

Briselē, 2021. gada 4. augustā

Komisijas vārdā –
Priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2021/1296

(2021. gada 4. augusts),

ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza un labo attiecībā uz degvielas/enerģijas plānošanas un pārvaldības prasībām un attiecībā uz prasībām par atbalsta programmām un lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu, kā arī pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ ir paredzēti sīki izstrādāti noteikumi par gaisa kuģu ekspluatāciju un konkrēti par degvielas plānošanu un pārvaldību. Minētie noteikumi būtu jāatjaunina, lai atspoguļotu jaunākos sasniegumus dzinēju tehnoloģiju jomā un gaisa kuģu ekspluatācijas labāko praksi un lai gaisa kuģu ekspluatācijā ņemtu vērā pasaules aviācijas pieredzi un zinātnes un tehnikas attīstību.
- (2) Regulā (ES) Nr. 965/2012 būtu jāiestrādā jaunākie ar degvielu saistītie grozījumi Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju (ICAO) 6. pielikumā, proti, I daļā (11. izdevums) un III daļā (9. izdevums), un jaunie norādījumi ICAO dokumentā 9976 "Degvielas plānošanas rokasgrāmata", izņemot dažas helikopteriem piemērojamas prasības, ja EASA uzskata, ka citi risinājumi ļauj nodrošināt vajadzīgā līmeņa drošumu.
- (3) Jaunajiem noteikumiem par degvielas/enerģijas plānošanu un pārvaldību būtu iekšējā aviācijas tirgū jānodrošina vienlīdzīgi konkurences apstākļi visām ieinteresētajām personām un jāuzlabo Savienības aviācijas nozares konkurētspēja.
- (4) Jaunajām degvielas/enerģijas plānošanas un pārvaldības prasībām būtu jāatbalsta inovācija un jāļauj netraucēti integrēt jaunās tehnoloģijas gaisa kuģu ekspluatācijas jomā. Tādēļ termina "degviela" vietā vajadzības gadījumā būtu jāizmanto termins "degviela/enerģija", lai aptvertu tādu gaisa kuģu ekspluatāciju, kuri izmanto citus enerģijas avotus, nevis tradicionālo oglekļa degvielu.
- (5) Prasībām, kas saistītas ar dažādajiem ekspluatācijas veidiem, vajadzētu būt samērīgām ar šādas ekspluatācijas apjomu un kompleksumu, kā arī ar riskiem, kuri piemīt šādai ekspluatācijai.
- (6) Gaisa kuģu ekspluatantiem vajadzētu būt iespējai izmantot uz darbības rezultātiem balstītas plānošanas un pārvaldības procedūras, kas uzlabo darbības efektivitāti, radot finansiālus un vidiskus ieguvumus un vienlaikus saglabājot vai pat paaugstinot drošuma līmeni. Tādēļ ar jaunajām prasībām, kas piemērojamas lidmašīnām, kuras izmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem (CAT), būtu jāievieš visaptveroša degvielas shēma, kas ietver trīs galvenos degvielas stratēģijas virzienus: degvielas/enerģijas plānošanu, lidlauka izvēli un degvielas un enerģijas pārvaldību lidojuma laikā. Tādējādi ekspluatanti varētu īstenot elastīgāku riska pārvaldību, kas radītu efektivitātes ieguvumu potenciālu.

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp.

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

- (7) EASA apkopotā informācija par drošumu liecina, ka būtu jāievieš jaunas prasības, ar kurām tiktu novērsti riski, kas saistīti ar degvielas uzpildi, konkrētāk, ar degvielas uzpildi laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, izkāpj no tā vai iekāpj tajā, un degvielas uzpildi, helikoptera propelleriem griežoties.
- (8) Kompleksu degvielas/enerģijas shēmu novērtēšana prasa no kompetentajām iestādēm plašākas spējas, tāpēc ir jāievieš kritēriji, pēc kuriem kompetentās iestādes vadītos, sagatavojot ekspluatācijas drošuma riska novērtējumus, kas palīdz piemērot degvielas/enerģijas shēmas, kuras pilnībā balstītas uz darbības rezultātiem.
- (9) Ievērojot proporcionalitātes un labāka regulējuma principus, ar degvielu un enerģiju saistītās prasības, kas piemērojamas nekomerčiāliem pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju (NCC) un specializētajai ekspluatācijai (SPO), būtu labāk jāsaņāgo ar prasībām, kas piemērojamas komerčiāliem gaisa pārvadājumiem (CAT). No otras puses, ar degvielu un enerģiju saistītajām prasībām, kuras piemērojamas nekomerčiāliem tādu gaisa kuģu ekspluatantiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, būtu jābalstās uz drošuma mērķiem un jāļauj izmantot uz darbības rezultātiem balstītu pieeju. Jaunajām degvielas un enerģijas plānošanas un pārvaldības prasībām būtu jāsamazina regulatīvais slogs, jāpalielina izmaksu lietderība un ar dažiem izņēmumiem jāpanāk saskaņošana ar ICAO noteiktajām prasībām.
- (10) Ar Komisijas Regulu (ES) 2018/1042 ⁽³⁾ Regulai (ES) Nr. 965/2012 tika pievienotas prasības attiecībā uz atbalsta programmām, lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu un sistemātiskām un izlases veida pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai nolūkā nodrošināt lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu medicīnisko piemērotību. Minētās prasības kļuva piemērojamas 2021. gada februārī. Aģentūra tika pilnvarota pastāvīgi izvērtēt jauno noteikumu efektivitāti un līdz 2022. gada augustam sagatavot pirmo izvērtējuma ziņojumu. Ņemot vērā Covid-19 pandēmijas ietekmi uz aviāciju, ir ieteicams atvēlēt Aģentūrai vairāk laika izvērtējumam vajadzīgo datu vākšanai. Tāpēc izvērtējuma ziņojuma pabeigšanas termiņš jāatliek līdz 2023. gada 14. augustam.
- (11) Ar Regulu (ES) 2018/1042 Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumā tika iekļauts 98.a punkts, kurā bija definēts termins "psihoaktīvas vielas". Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/2036 ⁽⁴⁾, ar kuru pēc tam tika grozīts Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikums, netīši aizstāja 98.a punktu ar jaunu tekstu, kurā definēts termins "prasmīgs", un svītvoja termina "psihoaktīvas vielas" definīciju. Minētā definīcija ir vajadzīga, lai konsekventi interpretētu ar Regulu (ES) 2018/1042 ieviestos noteikumus un jo īpaši lai skaidri noteiktu, uz kurām vielām minētie noteikumi attiecas un uz kurām – neattiecas. Tāpēc, lai aizsargātu to personu tiesisko paļāvību, uz kurām attiecas minētie noteikumi, minētā definīcija būtu no jauna jāiekļauj Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumā no dienas, kad sāk piemērot ar Regulu (ES) 2018/1042 ieviestās saistītās izmaiņas, proti, no 2021. gada 14. februāra.
- (12) Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūra saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 75. panta 2. punkta b) un c) apakšpunktu un 76. panta 1. punktu ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un iesniegusi to kopā ar Atzinumu Nr. 02/2020 ⁽⁵⁾.
- (13) Tādēļ Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza un jālabo.
- (14) Lai nodrošinātu šīs regulas pienācīgu īstenošanu, būtu jādod dalībvalstīm un skartajām ieinteresētajām personām pietiekami daudz laika savu procedūru pielāgošanai jaunajām prasībām, kas noteiktas šajā regulā. Tādēļ tās piemērošana būtu jāatliek.
- (15) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi atbilstīgi Regulas (ES) 2018/1139 127. pantam izveidotā komiteja,

⁽³⁾ Komisijas Regula (ES) 2018/1042 (2018. gada 23. jūlijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, kas saistītas ar atbalsta programmu ieviešanu, lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu, kā arī sistemātiskām un izlases veida pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai nolūkā nodrošināt lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu medicīnisko piemērotību un attiecībā uz jaunizgatavotu turbodzinēju lidmašīnu, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nepārsniedz 5 700 kg un kuras apstiprinātas sešu līdz deviņu pasažieru pārvadāšanai, aprīkošanu ar reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēmu (OV L 188, 25.7.2018., 3. lpp.).

⁽⁴⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2020/2036 (2020. gada 9. decembris), ar ko Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza attiecībā uz prasībām, kuras attiecas uz lidojuma apkalpes kompetenci un apmācības metodēm, un konkrētu pasākumu piemērošanas datuma atlikšanu saistībā ar Covid-19 pandēmiju (OV L 416, 11.12.2020., 24. lpp.).

⁽⁵⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

1) regulas 9.b panta 2. punktu aizstāj ar šādu:

“Aģentūra pastāvīgi pārskata, cik efektīvi ir II un IV pielikumā izklāstītie noteikumi par atbalsta programmām, lidojuma apkalpes psiholoģisko novērtēšanu un sistemātiskām un izlases veida pārbaudēm psihoaktīvo vielu ietekmes konstatēšanai nolūkā nodrošināt lidojuma apkalpes un salona apkalpes locekļu medicīnisko piemērotību. Ne vēlāk kā 2023. gada 14. augustā Aģentūra iesniedz pirmo ziņojumu par minētās pārskatīšanas rezultātiem.

Minētajā pārskatīšanā izmanto attiecīgus atzinumus un to pamato ar datiem, kas ilgtermiņā apkopoti ar dalībvalstu un Aģentūras palīdzību.”;

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

2. pants

Labojums Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumu labo saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2022. gada 30. oktobra.

Tomēr II pielikumu piemēro no 2021. gada 14. februāra.

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

Briselē, 2021. gada 4. augustā

Komisijas vārdā –
Priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

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

1) regulas I pielikumu groza šādi:

a) iekļauj šādu 8.c punktu:

“8.c “Rezerves lidlauks” ir atbilstošs lidlauks, uz kuru gaisa kuģis var doties, kad tam nav iespējams vai nav ieteicams turpināt lidojumu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai veikt tajā nosēšanos, un kurā ir pieejami vajadzīgie pakalpojumi un iekārtas, un kurš atbilst gaisa kuģa veiktspējas prasībām un darbojas paredzamajā izmantošanas laikā; “rezerves lidlauks” ietver šādus lidlaukus:

- a) “pacelšanās rezerves lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos, ja tas kļūst nepieciešams īsi pēc pacelšanās un ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku;
- b) “maršruta rezerves (ERA) lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja novirzīšanās kļūst nepieciešama lidojuma maršrutā;
- c) “degvielas/enerģijas maršruta rezerves (degvielas/enerģijas ERA) lidlauks” ir ERA lidlauks, kas ir vajadzīgs plānošanas posmā izmantošanai degvielas/enerģijas aprēķinā;
- d) “galamērķa rezerves lidlauks”: rezerves lidlauks, kurā gaisa kuģis varētu veikt nosēšanos gadījumā, ja tam kļūst neiespējami vai nav ieteicams veikt nosēšanos paredzētās nosēšanās lidlaukā.”;

b) pielikuma 26. punktu aizstāj ar šādu:

“26. “Degviela/enerģija neparedzētiem apstākļiem” ir degvielas/enerģijas daudzums, kas paredzēts, lai kompensētu neparedzētu faktoru ietekmētu degvielas/enerģijas patēriņu līdz galamērķa lidlaukam.”;

c) iekļauj šādu 31.a punktu:

“31.a “Faktiskā degvielas/enerģijas shēma” ir apstiprinātā degvielas/enerģijas shēma, ko ekspluatants pašlaik izmanto.”;

d) pielikuma 46. punktu svīturo;

e) iekļauj šādu 49.d un 49.e punktu:

“49.d “Lidojuma kontrole” ir izlidošanas un ielidošanas ziņojumu reģistrēšana reāllaikā, ko veic operatīvais personāls, lai nodrošinātu, ka lidojums notiek un gaisa kuģis ir ieradies galamērķa lidlaukā vai rezerves lidlaukā.

49.e “Lidojuma uzraudzība” papildus lidojuma kontrolei noteiktajām prasībām ir:

- a) lidojumu operatīvā uzraudzība, ko no izlidošanas visu lidojuma posmu laikā veic atbilstīgi kvalificēts lidojuma vadības personāls;
- b) visas pieejamās un attiecīgās drošuma informācijas apmaiņa starp lidojuma vadības personālu uz zemes un lidojuma apkalpi, un
- c) būtiska palīdzība lidojuma apkalpei, ja lidojuma laikā rodas ārkārtas situācija vai drošības problēma vai pēc lidojuma apkalpes pieprasījuma.”;

f) iekļauj šādu 50.a un 50.b punktu:

“50.a “Lidojuma laiks” ir:

- a) lidmašīnām – kopējais laiks no brīža, kad lidmašīna sāk kustību, lai paceltos, līdz brīdim, kad lidmašīna lidojuma beigās apstājas;
- b) helikopteriem – kopējais laiks starp brīdi, kad helikoptera propelleri sāk griezties, lai helikopters paceltos, līdz brīdim, kad helikopters lidojuma beigās apstājas un tā propelleru lāpstīņas ir apstājušās.

50.b "Lidojuma novērošana" papildus visiem elementiem, kas noteikti "lidojuma uzraudzībai", ir lidojuma aktīva izsekošana, ko visu lidojuma posmu laikā veic atbilstīgi kvalificēts lidojuma vadības personāls, lai nodrošinātu, ka lidojums notiek pa noteikto maršrutu bez neplānotām novirzēm, novirzīšanās vai kavējumiem.";

g) pielikuma 51. punktu svīturo;

h) pielikuma 73. punktu aizstāj ar šādu:

"73. "Helikoptera vietējā ekspluatācija (LHO)" 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 vizuālus orientierus uz zemes, un ko veic lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ģeogrāfiskā teritorijā.";

i) iekļauj šādu 104.a punktu:

"104.a "Droša nosēšanās" degvielas/enerģijas stratēģijas vai degvielas/enerģijas shēmu kontekstā ir nosēšanās atbilstīgā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā tā, ka atliek vismaz kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzums, un atbilstīgi piemērojamajām ekspluatācijas procedūrām un lidlauka ekspluatācijas minimumiem.";

2) regulas II pielikumu groza šādi:

a) pielikuma ARO.OPS.225. punktu aizstāj ar šādu:

"ARO.OPS.225 Degvielas/enerģijas shēmu apstiprināšana

a) Kompetentā iestāde apstiprina CAT ekspluatanta ierosināto degvielas/enerģijas shēmu, ja ekspluatants pierāda atbilstību visām piemērojamām prasībām, kas šajā regulā noteiktas attiecībā uz degvielu/enerģiju lidmašīnām vai helikopteriem, kas iesaistīti CAT.

b) Kompetentā iestāde novērtē un pārbauda degvielas/enerģijas plānošanu un lidojuma laikā notiekošu pārplānošanu, lidlauka izvēli un stratēģijas degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā saistībā ar degvielas/enerģijas shēmām, kā arī procesus, kas atbalsta šo degvielas/enerģijas shēmu īstenošanu.

c) Papildus a) un b) apakšpunktam, apstiprinot individuālas degvielas/enerģijas shēmas, kompetentā iestāde:

1) pārbauda, vai ekspluatants ir pierādījis faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma pamatrādītājus;

2) novērtē ekspluatanta spēju atbalstīt ierosinātās individuālās degvielas/enerģijas shēmas īstenošanu; ņem vērā vismaz šādus elementus:

i) ekspluatanta pārvaldības sistēmu;

ii) ekspluatanta operatīvās spējas;

3) pārbauda, vai ekspluatanta drošuma riska novērtējums, kas atbalsta ierosināto individuālo degvielas/enerģijas shēmu, nodrošina drošuma līmeni, kas līdzvērtīgs faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma līmenim, un

4) izstrādā pārraudzības plānu, lai veiktu periodiskus novērtējumus par apstiprināto individuālo degvielas/enerģijas shēmu nolūkā pārbaudīt shēmas atbilstību vai lemt par shēmas grozīšanu vai atcelšanu.

d) Apstiprinājumā, kas minēts CAT.OP.MPA.182. punkta d) apakšpunkta 2. punktā, iekļauj to izolēto lidlauku sarakstu, kurus ekspluatants norādījis katram gaisa kuģa tipam, uz kuru attiecas apstiprinājums.

e) Neskarot ARO.GEN.120. punkta d) un e) apakšpunktu, kompetentā iestāde paziņo Aģentūrai par to, ka sākas ar degvielas/enerģijas shēmām saistītu atbilstības nodrošināšanas līdzekļu izvērtēšana.";

3) regulas III pielikuma I papildinājumu aizstāj ar šādu:

“I papildinājums

DEKLARĀCIJA

atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju

Ekspluatants

Nosaukums:

Vieta, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, vieta, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību vai kurā dzīvo, un vieta, no kuras tiek vadīta darbība:

Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:

Gaisa kuģu ekspluatācija

Ekspluatācijas sākuma datums vai datums, no kura piemēro izmaiņas:

Informācija par gaisa kuģi, ekspluatāciju un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju⁽¹⁾:

Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:

Gaisa kuģa MSN ⁽²⁾	Gaisa kuģa tips	Gaisa kuģa reģistrācija ⁽³⁾	Galvenā bāze	Ekspluatācijas veids(-i) ⁽⁴⁾	Organizācija, kas atbild par lidojumderīguma uzturēšanas vadību ⁽⁵⁾

Ekspluatants pirms šādas ekspluatācijas saņem iepriekšēju apstiprinājumu⁽⁶⁾ vai īpašu apstiprinājumu⁽⁷⁾ konkrētai ekspluatācijai.

Attiecīgā gadījumā informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem (attiecīgā gadījumā pievienot sarakstu ar īpašiem apstiprinājumiem, tostarp īpašiem apstiprinājumiem, ko piešķirusi trešā valsts).

Attiecīgā gadījumā informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (pievienot atļauju(-as))

Attiecīgā gadījumā alternatīvo līdzekļu saraksts (AltMoC) atbilstības panākšanai ar atsaucēm uz AMC, kurus tie aizstāj (pievienot AltMoC).

Paziņojumi

- Ekspluatants atbilst un arī turpmāk atbildīs Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām.
- Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atbilst prasībām, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumā (Part-ORO), V pielikumā (Part-SPA), VI pielikumā (Part-NCC) vai VIII pielikumā (Part-SPO), un visus lidojumus veic saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem, kā noteikts III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.110. punkta b) apakšpunktā.
- Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir derīgs lidojumderīguma sertifikāts saskaņā ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012, vai tie atbilst īpašām lidojumderīguma prasībām, kas piemērojamas trešā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem, uz kuriem attiecas nomas līgums.

- Visiem lidojuma apkalpes locekļiem ir apliecība saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma ORO.FC.100. punkta c) apakšpunktā, un attiecīgā gadījumā salona apkalpes locekļi ir apmācīti saskaņā ar III pielikuma (Part-ORO) CC apakšdaļu.
- Attiecīgā gadījumā ekspluatants īsteno un pierāda atbilstību atzītam nozares standartam.
Atsauce uz standartu:
Sertifikācijas struktūra:
Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:
- Ekspluatants paziņos kompetentajai iestādei par apstākļu maiņu, kas ietekmē tā atbilstību Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumā noteiktajām pamatprasībām un Regulas (ES) Nr. 965/2012 prasībām, kas ar šo deklarēta kompetentajai iestādei, un par izmaiņām šajā deklarācijā iekļautos un tai pielikumā pievienotajos AltMoC sarakstos un tajos ietvertajā informācijā tā, kā prasīts III pielikuma (Part-ORO) ORO.GEN.120. punkta a) apakšpunktā.
- Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.

Datums un atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts.”

- ⁽¹⁾ Ja nav pietiekami daudz vietas, lai nepieciešamo informāciju norādītu deklarācijā, informāciju norāda atsevišķā pielikumā. Pielikumu datē un paraksta.
- ⁽²⁾ Ražotāja sērijas numurs.
- ⁽³⁾ Ja gaisa kuģis arī ir reģistrēts gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) turētājam, norāda AOC turētājam piešķirto AOC numuru.
- ⁽⁴⁾ "Ekspluatācijas veids(-i)" ir veids, kādā šo gaisa kuģi ekspluatē, piemēram, nekomerciāla ekspluatācija un specializēta ekspluatācija, piemēram, aerofotografēšanas lidojumi, reklāmas no gaisa lidojumi, ziņu mediju lidojumi, televīzijas un filmu lidojumi, izpletņlēcšana, tehniskās apkopes pārbaudes lidojumi.
- ⁽⁵⁾ Informācijā par organizāciju, kas ir atbildīga par lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ietver organizācijas nosaukumu, tās adresi un apstiprinājuma atsauci.
- ⁽⁶⁾ a) ekspluatācija ar jebkādu bojātu obligāto iekārtu saraksta (MEL) instrumentu, iekārtu, komponentu vai funkciju (ORO. MLR.105. punkta b), f) un j) apakšpunkts, NCC.IDE.A.105., NCC.IDE.H.105., SPO.IDE.A.105. un SPO.IDE. H.105. punkts).
b) ekspluatācija, kurai vajadzīga iepriekšēja atļauja vai apstiprinājums, tostarp visa šāda ekspluatācija:
— specializētai ekspluatācijai – trešā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšana ar apkalpi un nomāšana bez apkalpes (ORO. SPO.100. punkta c) apakšpunkts);
— paaugstināta riska komerciāla specializēta ekspluatācija (ORO.SPO.110. punkts);
— nekomerciāla ekspluatācija ar gaisa kuģi, kura MOPSC ir vairāk par 19, ko veic bez salona apkalpes locekļa (ORO. CC.100. punkta d) apakšpunkts);
— tādu IFR ekspluatācijas minimumu izmantošana, kas ir zemāki par valsts publicētajiem (NCC.OP.110. punkts un SPO. OP.110. punkts);
— degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties (NCC.OP.157. punkts);
— specializēta ekspluatācija (SPO) bez skābekļa virs 10 000 pēdām (SPO.OP.195. punkts).
- ⁽⁷⁾ ekspluatācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (Part-SPA), ieskaitot B apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA, IZMANTOJOT VEIKTSPĒJAS NAVIGĀCIJU (PBN)", C apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA, IEVĒROJOT NAVIGĀCIJAS VEIKTSPĒJAS MINIMĀLĀS SPECIFIKĀCIJAS (MNPS)", D apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA GAISA Telpā ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (RVSM)", E apakšdaļu "EKSPLUATĀCIJA SLIKTAS REDZAMĪBAS APSTĀKĻOS (LVO)", G apakšdaļu "BĪSTAMU IZSTRĀDĀJUMU PĀRVAIDĀJUMI", K apakšdaļu "HELIKOPTERU LIDOJUMI ATKLĀTĀ JŪRĀ" un M apakšdaļu "ELEKTRONISKĀS LIDOJUMU DATU PĀRVALDĪBAS IERĪCES (EFB)".

4) regulas IV pielikumu groza šādi:

- a) pielikuma CAT.OP.MPA.100. punkta b) apakšpunkta 3. punktu aizstāj ar šādu:
"CAT.OP.MPA.100 Gaisa satiksmes vadības dienestu izmantošana
"3) helikopteru vietējā ekspluatācijā (LHO),"";
- b) pielikuma CAT.OP.MPA.106. punktu svīturo;
- c) pielikuma CAT.OP.MPA.150. punktu aizstāj ar šādu:
"CAT.OP.MPA.150
AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS";

- d) pielikuma CAT.OP.MPA.151. punktu svītrot;
- e) pielikuma CAT.OP.MPA.175. punkta b) apakšpunkta 7. punktu aizstāj ar šādu:
“7) vajadzības gadījumā plānotajā lidojumā var ievērot lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumus par degvielu/enerģiju, eļļu, skābekli, minimālajiem drošiem augstumiem, lidlauka ekspluatācijas minimumiem un – attiecīgā gadījumā – rezerves lidlauku pieejamību;”;
- f) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.177. punktu:
“CAT.OP.MPA.177 ATS lidojuma plāna iesniegšana
a) Ja gaisa satiksmes vadības dienestu (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.”;
- g) pielikuma CAT.OP.MPA.180. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.180 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām
a) Ekspluatants izveido, ievieš un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas:
1) ir piemērota veicamās ekspluatācijas veidam(-iem);
2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu, un
3) ir
i) degvielas/enerģijas pamatshēma, kas ir pamats degvielas/enerģijas pamatshēmai ar variācijām un individuālai degvielas/enerģijas shēmai; degvielas/enerģijas pamatshēma izriet no plašas drošuma un ekspluatācijas datu analīzes, pamatojoties uz nozares iepriekšējo sniegumu un pieredzi un piemērojot zinātniskus principus; ar degvielas/enerģijas pamatshēmu turpmāk uzskaitītajā secībā nodrošina gaisa kuģa drošu, efektīvu un lietderīgu ekspluatāciju; vai
ii) degvielas/enerģijas pamatshēma ar variācijām, kas ir degvielas/enerģijas pamatshēma, kad i) punktā minēto analīzi izmanto, lai izveidotu degvielas/enerģijas pamatshēmas variāciju, kas uzskaitītajā secībā nodrošina gaisa kuģa drošu, efektīvu un lietderīgu ekspluatāciju; vai arī
iii) individuāla degvielas/enerģijas shēma, kas izriet no ekspluatanta drošuma un ekspluatācijas datu salīdzinošās analīzes, piemērojot zinātniskus principus; šo analīzi izmanto, lai izveidotu degvielas/enerģijas shēmu ar augstāku vai līdzvērtīgu drošuma līmeni salīdzinājumā ar degvielas/enerģijas pamatshēmu, kas uzskaitītajā secībā nodrošina drošu, efektīvu un lietderīgu gaisa kuģa ekspluatāciju.
- b) Visas degvielas/enerģijas shēmas ietver:
1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai;
2) lidlauka izvēles stratēģiju un
3) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.
- c) Degvielas/enerģijas shēmu un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.
- d) Ja ekspluatants plāno piemērot individuālu degvielas/enerģijas shēmu, tas:
1) nosaka savas faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma pamatrādītājus;
2) pierāda spēju atbalstīt ierosinātās individuālās degvielas/enerģijas shēmas īstenošanu, tostarp spēju veikt pienācīgu lidojuma vadību un nodrošināt attiecīgās drošuma informācijas apmaiņu starp lidojuma vadības personālu un lidojuma apkalpi, un
3) veic drošuma riska novērtējumu, kas parāda, kā tiek sasniegts tāds drošuma līmenis, kas līdzvērtīgs faktiskās degvielas/enerģijas shēmas drošuma līmenim.”;

h) pielikuma CAT.OP.MPA.181. punktu aizstāj ar šādu:

“CAT.OP.MPA.181 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām

a) Eksploatants:

- 1) degvielas/enerģijas shēmas ietvaros izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai;
- 2) nodrošina, ka lidmašīnā ir pietiekams daudzums izmantojamas degvielas/enerģijas, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas;
- 3) izstrādā stratēģijas degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai procedūras, kuras iekļaujamas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā;
- 4) nodrošina, ka lidojuma degvielas/enerģijas plānošana pamatojas uz:
 - i) faktiskajiem konkrētā gaisa kuģa datiem, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas vai, ja tāda nav pieejama;
 - ii) lidmašīnas ražotāja sniegtajiem datiem.

b) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu plānošana ietver ekspluatācijas apstākļus, saskaņā ar kuriem veicams lidojums; ekspluatācijas apstākļi ietver vismaz šādus datus:

- 1) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;
- 2) paredzamās masas;
- 3) paredzjamie meteoroloģiskie apstākļi;
- 4) atlikto tehniskās apkopes elementu un/vai konfigurācijas noviržu ietekme;
- 5) paredzamā izlidošanas un ielidošanas maršrutēšana un skrejceļi; un
- 6) paredzamās kavēšanās.

c) Eksploatants nodrošina, ka lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

- 1) degvielas/enerģijas daudzumu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;
- 2) lidojuma degvielas/enerģijas daudzumu, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nolaišanās brīdim galamērķa lidlaukā;
- 3) degvielas/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;
- 4) rezerves galamērķa degvielas/enerģiju:
 - i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai
 - ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, vienlaikus ļaujot lidmašīnai veikt drošu nosēšanos un pieļaujot novirzes no plānotās ekspluatācijas; šis daudzums ir degvielas/enerģija vismaz 15 minūtēm pie gaidīšanas režīma ātruma 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos, ko aprēķina atbilstoši aplēstajai lidmašīnas masai, tai ierodoties galamērķa lidlaukā;
- 5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kuru aprēķina gaidīšanas režīma ātrumam 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos saskaņā ar aprēķināto lidmašīnas masu, ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs, un kas nedrīkst būt mazāka par:
 - i) virzuļdzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 45 minūtes, vai
 - ii) turbodzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;

- 6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas ERA lidlauka kritiskais scenārijs) gaisa kuģa tādas atteices gadījumā, kas ievērojami palielina degvielas/enerģijas patēriņu, viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;
 - 7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka pārplānošanas procedūras lidojuma laikā tās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai, kas nepieciešama, ja lidojumu turpina pa maršrutu vai uz galamērķa lidlauku, kuri nav sākotnēji plānotie, ir iekļauts c) apakšpunkta 2.–7. punkts.”;
- i) pielikuma CAT.OP.MPA.182. punktu aizstāj ar šādu:
- “CAT.OP.MPA.182 Degvielas/enerģijas shēma – lidlauka izvēles stratēģija lidmašīnām
- a) Plānošanas posmā ekspluatants nodrošina, ka pēc lidojuma sākšanas ir pamatota pārliecība, ka lidlauks, kurā var veikt drošu nosēšanos, būs pieejams šā lidlauka paredzētajā izmantošanas laikā.
 - b) Lai nodrošinātu drošu nosēšanos ārkārtas vai avārijas situācijā pēc pacelšanās, ekspluatants plānošanas posmā izvēlas un lidojuma veikšanas plānā norāda pacelšanās rezerves lidlauku, ja:
 - 1) meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas lidlaukā konkrētajam lidojumam ir zemāki par ekspluatanta noteiktajiem lidlauka nosēšanās minimumiem, vai
 - 2) izlidošanas lidlaukā nebūtu iespējams atgriezties citu iemeslu dēļ.
 - c) Pacelšanās rezerves lidlauks atrodas tādā attālumā no izlidošanas lidlauka, kas samazina pakļautības iespējamām ārkārtas vai avārijas situācijām risku. Izvēloties pacelšanās rezerves lidlauku, ekspluatants ņem vērā vismaz šādus aspektus:
 - 1) faktiskie un prognozētie meteoroloģiskie apstākļi;
 - 2) lidlauka infrastruktūras pieejamība un kvalitāte;
 - 3) gaisa kuģa navigācijas un nosēšanās spējas ārkārtas vai avārijas apstākļos, ņemot vērā kritisko sistēmu dublējumu, un
 - 4) piešķirtie apstiprinājumi (piemēram, īpaši tāli lidojumi ar divu dzinēju lidmašīnām (ETOPS), ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO) utt.).
 - d) Plānošanas posmā katram instrumentālo lidojumu noteikumu (IFR) lidojumam ekspluatants operatīvajos un gaisa satiksmes vadības dienestu (ATS) lidojuma plānos izvēlas un norāda vienu vai vairākus lidlaukus tā, lai normālas ekspluatācijas laikā būtu pieejamas divas drošas nosēšanās iespējas:
 - 1) sasniedzot galamērķa lidlauku, vai
 - 2) sasniedzot atgriešanās robežu – jebkurā pieejamajā degvielas/enerģijas ERA lidlaukā izolētu lidlauku lidojumu laikā; lidojumu uz izolētu lidlauku pēc atgriešanās robežas turpina tikai tad, ja pašreizējais meteoroloģisko apstākļu, satiksmes un citu ekspluatācijas apstākļu novērtējums liecina, ka paredzētajā izmantošanas laikā galamērķa lidlaukā var veikt drošu nosēšanos.

Ekspluatants no kompetentās iestādes iepriekš saņem apstiprinājumu izolēta lidlauka izmantošanai par galamērķa lidlauku.
 - e) Ekspluatants lidojuma plānošanai nodrošina pienācīgas drošuma rezerves, lai ņemtu vērā pieejamo prognozēto meteoroloģisko apstākļu iespējamu pasliktināšanos paredzamajā nosēšanās laikā.
 - f) Katram IFR lidojumam ekspluatants nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā galamērķa rezerves lidlaukā, ja tiek zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.”;

- j) pielikuma CAT.OP.MPA.185. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.185 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā – lidmašīnām
- a) Eksploatants izveido procedūras degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā, kas nodrošina:
- 1) plānošanas posmā (plānošana pirms lidojuma vai pārplānošana lidojuma laikā, vai abas) izdarīto pieņemumu nepārtrauktu validāciju;
 - 2) atkārtotu analīzi un koriģēšanu, ja nepieciešams;
 - 3) ka gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur var veikt drošu nosēšanos, un
 - 4) attiecīgu degvielas/enerģijas datu reģistrēšanu 1), 2) un 3) punkta vajadzībām.
- b) Eksploatants ir ieviesis procedūras, lai pieprasītu komandierim no uzticama avota iegūt informāciju par kavēšanos, ja neparedzētu apstākļu dēļ var nākties nosēsties galamērķa lidlaukā ar mazāk nekā kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kā arī:
- 1) degvielu/enerģiju ceļa turpināšanai uz rezerves lidlauku, ja nepieciešams, vai
 - 2) degvielu/enerģiju ceļa turpināšanai uz izolētu lidlauku.
- c) Komandieris ar ziņojumu “MINIMUM FUEL” informē gaisa satiksmes vadību (ATC) par “minimāla degvielas/enerģijas daudzuma” stāvokli, ja komandieris:
- 1) ir apņēmis nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā un
 - 2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka esošajā atļaujā var izraisīt nosēšanos ar mazāk nekā plānoto kritisko degvielas/enerģijas rezervi.
- d) Komandieris, apraidot ziņojumu “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, paziņo par “degvielas/enerģijas avārijas situāciju”, ja ir aprēķināts, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;
- k) pielikuma CAT.OP.MPA.186. punktu svīturo;
- l) pielikuma CAT.OP.MPA.190. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.190 Degvielas/enerģijas shēma helikopteriem
- a) Eksploatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:
- 1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un
 - 2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.
- b) Degvielas/enerģijas shēma:
- 1) ir piemērota ekspluatācijas veidam(-iem) un
 - 2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.
- c) Degvielas/enerģijas shēma un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.”;
- m) iekļauj šādu CAT.OP.MPA.191. un CAT.OP.MPA.192. punktu:
“CAT.OP.MPA.191 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – helikopteriem
- a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros eksploatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.
- b) Eksploatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:
- 1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:
 - i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai

- ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati; un
- 2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:
 - i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;
 - ii) paredzamās masas;
 - iii) paredzami meteoroloģiskie apstākļi;
 - iv) atlikto tehniskās apkopes elementu vai konfigurācijas noviržu, vai abu šo faktoru ietekme, un
 - v) aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju ieviestās procedūras un ierobežojumi.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:
 - 1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;
 - 2) lidojuma degvielu/enerģiju;
 - 3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem;
 - 4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, ja ir vajadzīgs galamērķa rezerves lidlauks;
 - 5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas nav mazāka par:
 - i) degvielu/enerģiju 20 minūšu lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja lidojumu veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) un navigāciju veic dienā, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes, vai
 - ii) degvielu/enerģiju 30 minūšu lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja lidojumu veic saskaņā ar VFR un navigācijai neizmanto vizuālus orientierus uz zemes vai navigāciju veic naktī, vai
 - iii) ja lidojumu veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (IFR), degvielu/enerģiju 30 minūšu lidojumam gaidīšanas režīmā 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka pacēluma standartapstākļos, kas aprēķināta saskaņā ar helikoptera paredzēto masu, ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs;
 - 6) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 7) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojumam jāturpinās pa maršrutu vai uz galamērķa lidlauku, kuri nav sākotnēji plānotie, procedūrās pārplānošanai lidojuma laikā nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai ietver:
 - 1) lidojuma degvielu/enerģiju atlikušajai lidojuma daļai;
 - 2) rezerves degvielu/enerģiju, ko veido:
 - i) degviela/enerģija neparedzētiem apstākļiem;
 - ii) rezerves galamērķa degviela/enerģija, ja ir vajadzīgs galamērķa rezerves lidlauks;
 - iii) kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, un
 - iv) papildu degviela/enerģija, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ;
 - 3) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 4) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
- e) Kā alternatīvu b) līdz d) apakšpunktam helikopteriem, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa (MCTOM) ir 3 175 kg vai mazāka un kuri lido dienas laikā un pa maršrutiem, kuros navigācijai izmanto vizuālus orientierus uz zemes, vai helikopteru vietējai ekspluatācijai (LHO) degvielas/enerģijas stratēģija nodrošina, ka pēc lidojuma vai lidojumu sērijas pabeigšanas kritiskā degvielas/enerģijas rezerve ir pietiekama:
 - 1) 30 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā vai
 - 2) 20 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, ja ekspluatācija notiek teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas ekspluatācijas vietas.

CAT.OP.MPA.192 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izvēle helikopteriem

- a) Lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC) ekspluatants izvēlas pacelšanās rezerves lidlauku, līdz kuram iespējams nokļūt vienu stundu ilgā lidojumā parastā kreisēšanas ātrumā, ja meteoroloģisku apstākļu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas vietā.
 - b) Plānošanas posmā katram instrumentālo lidojumu noteikumu (IFR) lidojumam ekspluatants operatīvajos un gaisa satiksmes vadības dienestu (ATS) lidojuma plānos izvēlas un norāda vienu vai vairākus lidlaukus vai ekspluatācijas vietas tā, lai normālas ekspluatācijas laikā būtu pieejamas divas drošas nosēšanās iespējas, izņemot, kā noteikts SPA.HOFO.120. punkta b) apakšpunktā.
 - c) Ekspluatants lidojuma plānošanai piemēro pienācīgas drošuma rezerves, lai ņemtu vērā pieejamo prognozēto meteoroloģisko apstākļu iespējamu pasliktināšanos paredzamajā nosēšanās laikā.
 - d) Katram IFR lidojumam ekspluatants nodrošina, ka ir pieejami pietiekami līdzekļi, lai veiktu navigāciju un nosēstos galamērķa lidlaukā vai jebkurā galamērķa rezerves lidlaukā, ja tiek zaudēta spēja veikt paredzēto nolaišanās un nosēšanās darbību.”;
- n) pielikuma CAT.OP.MPA.195. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.195 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā – helikopteriem
- a) Ekspluatants izstrādā procedūras, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.
 - b) Komandieris uzrauga gaisa kuģi atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.
 - c) Komandieris ar ziņojumu “MINIMUM FUEL” informē gaisa satiksmes vadību (ATC) par “minimāla degvielas/enerģijas daudzuma” stāvokli, ja komandieris:
 - (1) ir apņēmis nosēdināt gaisa kuģi kādā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, un
 - (2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.
 - d) Komandieris, apraidot ziņojumu “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, paziņo par “degvielas/enerģijas avārijas situāciju”, ja ir aplēsts, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;
- o) pielikuma CAT.OP.MPA.200. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.200 Gaisa kuģa degvielas īpaša uzpilde vai noliešana
- a) Īpašu degvielas uzpildi vai noliešanu veic tikai tad, ja ekspluatants:
 - (1) ir veicis riska novērtēšanu;
 - (2) ir izstrādājis procedūras, un
 - (3) ir izveidojis mācību programmu savam personālam, kas iesaistīts šādās darbībās.
 - b) Īpaša degvielas uzpilde vai noliešana attiecas uz:
 - (1) degvielas uzpildi, dzinējam darbojoties vai propelleriem griežoties;
 - (2) degvielas uzpildi/noliešanu pasažieru iekāpšanas vai izkāpšanas laikā vai laikā, kad pasažieri atrodas gaisa kuģī, un
 - (3) viegli uzliesmojošas degvielas uzpildi/noliešanu.
 - c) Visas lidmašīnu degvielas īpašās uzpildes vai noliešanas procedūras un visas to izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.
 - d) Procedūras helikopteru degvielas uzpildei, propelleriem griežoties, un visas to izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.”;

- p) pielikuma CAT.OP.MPA.245. punkta a) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) sāk lidojumu vai”;
- q) pielikuma CAT.OP.MPA.246. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“a) lēmuma pieņemšanas punktu, ja izmanto samazināta neparedzētiem apstākļiem paredzētās degvielas/enerģijas daudzuma procedūru, vai”;
- r) pielikuma CAT.OP.MPA.260. punktu aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.260 Degvielas/enerģijas un eļļas krājumi
Komandieris sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģi ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.”;
- s) pielikuma CAT.OP.MPA.280. punktu “Degvielas pārvaldība lidojumā – lidmašīnas” aizstāj ar šādu:
“CAT.OP.MPA.280
[AR NOLŪKU ATSTĀTS TUKŠS].”;
- t) pielikuma CAT.OP.MPA.281. punktu svīturo;
- u) pielikuma CAT.POL.A.220. punkta f) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“f) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams degvielas/enerģijas 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.”;
- v) pielikuma CAT.POL.A.420. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“d) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu pietiekams degvielas/enerģijas 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.”;
- w) pielikuma CAT.IDE.A.195. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“e) Datu pārraides reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai piemērojamās prasības ir identiskas CAT.IDE.A.185. punktā ietvertajām prasībām, kas piemērojamas pilotu kabīnes sarunu reģistratora (CVR) darbības sākšanas un beigšanas loģikai.”;
- 5) regulas V pielikumu groza šādi:
- a) pielikuma SPA.HEMS.150. punktu aizstāj ar šādu:
“SPA.HEMS.150 Degvielas/enerģijas krājumi – atvieglojumi
Kā alternatīvu CAT.OP.MPA.191. punkta b), c) un d) apakšpunktam gadījumā, ja neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienesta (HEMS) operācijas tiek veiktas saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) vietējā un noteiktā ģeogrāfiskajā apgabalā, degvielas/enerģijas stratēģija nodrošina, ka operācijas beigās atlikusi kritiskā degvielas/enerģijas rezerve ir pietiekama:
a) 30 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā vai
b) 20 minūšu ilgam lidojumam vispiemērotākajā ātrumā, veicot lidojumus dienā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas ekspluatācijas vietas.”;
- b) pielikuma SPA.HEMS.155. punktu aizstāj ar šādu:
“SPA.HEMS.155 Degvielas uzpilde, pasažieriem atrodoties gaisa kuģī
Degvielas uzpildi gan ar apturētiem propelleriem, gan propelleriem griežoties, nodrošina saskaņā ar CAT.OP.MPA.200. punktu “Gaisa kuģa degvielas īpaša uzpilde vai noliešana”.”;
- c) pielikuma SPA.HOFO.120. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“a) Sauszemes galamērķa rezerves lidlauks. Atkāpjoties no CAT.OP.MPA.192., NCC.OP.152. un SPO.OP.151. punkta, gaisa kuģa kapteinim/komandierim, veicot lidojumus no vietas atkrastē uz sauszemes lidlauku, lidojuma veikšanas plānā nav jānorāda galamērķa rezerves lidlauks, ja:
1) galamērķa lidlauks ir definēts kā piekrastes lidlauks, vai

- 2) ir ievēroti šādi kritēriji:
- i) galamērķa lidlaukā ir publiskota instrumentālā nolaišanās;
 - ii) lidojuma laiks ir mazāks nekā 3 stundas; un
 - iii) publicētajā laika prognozē, kas ir spēkā no 1 stundas pirms līdz 1 stundai pēc aprēķinātā nosēšanās laika, ir noteikts, ka:
 - A) mākoņu apakšējās robežas augstums ir vismaz 700 pēdas virs instrumentālās nolaišanās minimumiem vai 1 000 pēdas virs galamērķa lidlauka, atkarībā no tā, kas ir augstāk; un
 - B) redzamība ir vismaz 2 500 metru.”;
- d) pielikuma SPA.SET-IMC.110. punkta l) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “l) dzinēja jaudas avārijas vadības ierīci, kas ļauj turpināt dzinēja darbināšanu pietiekamā jaudas diapazonā, lai droši pabeigtu lidojumu jebkurā degvielas padeves/energoapgādes vadības bloka pamatoti iespējamās atteices gadījumā.”;
- 6) regulas VI pielikumu groza šādi:
- a) pielikuma NCC.OP.105. punktu aizstāj ar šādu:
- “NCC.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācijas lidmašīnām
- Izvēloties rezerves lidlaukus un stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ekspluatants lidlauku neuzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgajam galamērķa rezerves lidlaukam nepārsniedz:
- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vai
 - b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.”;
- b) pielikuma NCC.OP.130. un NCC.OP.131. punktu aizstāj ar šādiem:
- “NCC.OP.130 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām un helikopteriem
- a) Ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:
 - 1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un
 - 2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.
 - b) Degvielas/enerģijas shēma:
 - 1) ir piemērota īstenošanās ekspluatācijas veidam(-iem) un
 - 2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.
- NCC.OP.131 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām un helikopteriem
- a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros ekspluatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.
 - b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:
 - 1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:
 - i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai gadījumā, ja šādi dati nav pieejami,
 - ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati, un
 - 2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:
 - i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;
 - ii) paredzamās masas;
 - iii) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi;

- iv) atlikto tehniskās apkopes elementu vai konfigurācijas noviržu, vai abu šo faktoru ietekme un
 - v) paredzamās kavēšanās.
- c) Attiecībā uz lidmašīnām ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:
- 1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;
 - 2) lidojuma degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nosēšanās brīdim galamērķa lidlaukā;
 - 3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;
 - 4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju:
 - i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai
 - ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, lai kompensētu galamērķa rezerves lidlauka trūkumu;
 - 5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kuru aprēķina gaidīšanas režīma ātrumam 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs lidlauka paceluma standartapstākļos saskaņā ar aprēķināto gaisa kuģa masu, tam ierodoties galamērķa rezerves lidlaukā vai galamērķa lidlaukā, ja galamērķa rezerves lidlauks nav vajadzīgs, un kas nedrīkst būt mazāka par:
 - i) lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vizuālo lidojumu noteikumu (VFR) lidojumos naktī un instrumentālo lidojumu noteikumu (IFR) lidojumos – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 45 minūtes, vai
 - ii) lidmašīnām ar virzuļdzinējiem VFR lidojumos dienā – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;
 - iii) turbodzinēju lidmašīnām – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu 30 minūtes;
 - 6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai droši nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas ERA lidlauka kritiskais scenārijs) dzinēja atteices vai dehermetizācijas gadījumā, atkarībā no tā, kam nepieciešams lielāks degvielas/enerģijas daudzums, pamatojoties uz pieņēmumu, ka šāda atteice notiek viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;
 - 7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
- d) Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver visus šādus elementus:
- 1) degvielu/enerģiju, kas vajadzīga, lai lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu;
 - 2) ja ir vajadzīgs rezerves galamērķis, rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai veiktu aiziešanu uz otro riņķi paredzētās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un pēc tam lidotu uz norādīto rezerves galamērķi un veiktu nolaišanos un nosēšanos, un
 - 3) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas nav mazāka par:
 - i) lidojumiem saskaņā ar VFR – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu vismaz 20 minūtes vispiemērotākajā ātrumā; vai
 - ii) IFR lidojumiem – degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai lidotu vismaz 30 minūtes gaidīšanas režīma ātrumā 450 m (1 500 pēdu) augstumā virs paredzētās nosēšanās lidlauka vai ekspluatācijas vietas vai rezerves galamērķa standarta temperatūras apstākļos.

- e) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojums jāturpina uz galamērķa lidlauku, kas nav sākotnēji plānotais, ir pieejamas procedūras pārplānošanai lidojuma laikā, kuras piemēro vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai un kuras atbilst c) apakšpunkta 2.–7. punkta prasībām attiecībā uz lidmašīnām un d) apakšpunkta prasībām attiecībā uz helikopteriem.
- f) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģi ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu.”;
- c) pielikuma NCC.OP.151. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) Paredzētās nosēšanās vieta ir norādīta kā izolēts lidlauks un:
1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra, un
2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
i) mākoņu apakšējās robežas augstums par vismaz 300 m (1 000 pēdām) pārsniegs instrumentālās nolaišanās procedūras minimumu; un
ii) redzamība būs vismaz 5,5 km vai par 4 km pārsniegs attiecīgās procedūras minimumu.”;
- d) pielikuma NCC.OP.155. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) Izmantojot citu veidu degvielu/enerģiju, 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.”;
- e) iekļauj šādu NCC.OP.157. punktu:
“NCC.OP.157 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem
a) Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai:
1) kad nenotiek pasažieru iekāpšana vai izkāpšana;
2) ja lidlauka/ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;
3) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
4) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu, un
5) ja ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (RFF) iespējas vai aprīkojums.
b) Ekspluatants novērtē riskus, kas saistīti ar degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties.
c) Ekspluatants izstrādā atbilstīgas procedūras, kas jāievēro visam iesaistītajam personālam, piemēram, apkalpes locekļiem un personālam, kas veic darbības uz zemes.
d) Ekspluatants apmāca savus apkalpes locekļus un nodrošina, ka iesaistītais personāls, kas veic darbības uz zemes, ir pienācīgi apmācīts.
e) Ekspluatants nodrošina, ka procedūra helikoptera degvielas uzpildei, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, ir izklāstīta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Šī procedūra un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.”;
- f) pielikuma NCC.OP.205. punktu aizstāj ar šādu:
“NCC.OP.205 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā
a) Ekspluatants izstrādā procedūru, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.
b) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģi atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.
c) Gaisa kuģa kapteinis ar ziņojumu “MINIMUM FUEL” informē gaisa satiksmes vadības (ATC) dienestu par “minimāla degvielas/enerģijas daudzuma” stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:
1) ir apņēmis nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un

- 2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.
- d) Gaisa kuģa kapteinis, apraidot ziņojumu "MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL", paziņo par "degvielas/enerģijas avārijas situāciju", ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;
- g) pielikuma NCC.POL.110. punkta a) apakšpunkta 6., 7., 8. un 9. punktu aizstāj ar šādiem:
- “6) degvielas/enerģijas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas/enerģijas masa;
 - 7) to patērējamo krājumu masa, kas nav degviela/enerģija (vajadzības gadījumā);
 - 8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
 - 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas/enerģijas.”;
- 7) regulas VII pielikumu groza šādi:
- a) pielikuma NCO.OP.105. punktu aizstāj ar šādu:
- “NCO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācijas lidmašīnām
- “Izvēloties rezerves lidlaukus un plānojot degvielas/enerģijas krājumus, gaisa kuģa kapteinis lidlauku neuzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgajam galamērķa rezerves lidlaukam nepārsniedz:
- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vai
 - b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.”;
- b) pielikuma NCO.OP.125. punktu aizstāj ar šādu:
- “NCO.OP.125 Degvielas/enerģijas un eļļas krājumi lidmašīnām un helikopteriem
- a) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka degvielas/enerģijas un eļļas daudzums gaisa kuģī ir pietiekams, ņemot vērā meteoroloģiskos apstākļus, visus elementus, kas ietekmē gaisa kuģa veikspēju, visus lidojuma laikā paredzamos kavējumus un visus neparedzētos apstākļus, kas pamatoti varētu ietekmēt lidojumu.
 - b) Gaisa kuģa kapteinis plāno degvielas/enerģijas daudzumu, kas jāaizsargā kā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, lai nodrošinātu drošu nosēšanos. Lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:
 - 1) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma, un
 - 2) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt.
 - c) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu tikai tad, ja gaisa kuģī ir tāds degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas ir pietiekams, lai:
 - 1) ja rezerves galamērķis nav vajadzīgs – lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kā arī kritiskā degvielas/enerģijas rezerve, vai
 - 2) ja rezerves galamērķis ir vajadzīgs – lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu un pēc tam uz rezerves lidlauku, kā arī kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;
- c) pielikuma NCO.OP.126. punktu svīturo;
- d) pielikuma NCO.OP.145. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Visu citu veidu degvielu/enerģiju nedrīkst uzpildīt/uzlādēt, kad pasažieri iekāpj gaisa kuģī, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa, ja vien procesu neuzrauga gaisa kuģa kapteinis vai cits kvalificēts darbinieks, kas ir gatavs sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.”;
- e) iekļauj šādu NCO.OP.147. punktu:
- “NCO.OP.147 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem

Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai tad, ja vienlaikus ir izpildīti visi šādi nosacījumi:

- a) nav lietderīgi izslēgt vai atkārtoti iedarbināt dzinēju;
- b) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
- c) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu;
- d) gaisa kuģī neatrodas, tajā neiekāpj vai no tā neizkāpj pasažieri vai funkciju speciālisti;
- e) lidlauka vai ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;
- f) ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (RFF) iespējas vai aprīkojums un
 - g) saskaņā ar kontrolsarakstu, kas ietver:
 - 1) procedūras parastiem un neparedzētiem apstākļiem;
 - 2) nepieciešamo aprīkojumu;
 - 3) visus ierobežojumus un
 - 4) gaisa kuģa kapteiņa un – attiecīgā gadījumā – apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus.”;

f) pielikuma NCO.OP.185. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.OP.185 Degvielas/enerģijas pārvaldība lidojumā

- a) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģī atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārlicinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.
- b) Gaisa kuģa kapteinis kontrolējamā lidojumā ar ziņojumu “MINIMUM FUEL” informē gaisa satiksmes vadības (ATC) dienestu par “minimāla degvielas/enerģijas daudzuma” stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:
 - 1) ir apņēmis nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un
 - 2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai ekspluatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.
- c) Gaisa kuģa kapteinis kontrolējamā lidojumā, apraidot ziņojumu “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, paziņo par “degvielas/enerģijas avārijas situāciju”, ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;

g) pielikuma NCO.SPEC.135. un NCO.SPEC.140. punktu svīturo;

8) regulas VIII pielikumu groza šādi:

a) pielikuma SPO.OP.105. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.105 Izolētu lidlauku specifiskācijas lidmašīnām

Izvēloties rezerves lidlaukus un stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ekspluatants lidlauku neuzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgajam galamērķa rezerves lidlaukam nepārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem vai
- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.”;

b) pielikuma SPO.OP.130. un SPO.OP.131. punktu aizstāj ar šādiem:

“SPO.OP.130 Degvielas/enerģijas shēma lidmašīnām un helikopteriem

a) Ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver:

- 1) stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai un
- 2) stratēģiju degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā.

b) Degvielas/enerģijas shēma:

- 1) ir piemērota īstenotās ekspluatācijas veidam(-iem) un
- 2) atbilst ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.

SPO.OP.131 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai – lidmašīnām un helikopteriem

a) Degvielas/enerģijas shēmas ietvaros ekspluatants izstrādā stratēģiju degvielas/enerģijas plānošanai un lidojuma laikā notiekošai pārplānošanai, ar kuru nodrošina, ka gaisa kuģī ir pietiekams izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās ekspluatācijas.

b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu degvielas/enerģijas plānošanas pamatā ir vismaz šādi elementi:

- 1) lidojumu veikšanas rokasgrāmatā iekļautās procedūras, kā arī:
 - i) faktiskie konkrētā gaisa kuģa dati, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa uzraudzības sistēmas, vai gadījumā, ja šādi dati nav pieejami,
 - ii) gaisa kuģa ražotāja sniegtie dati, un
- 2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļi, tostarp:
 - i) gaisa kuģa degvielas/enerģijas patēriņa dati;
 - ii) paredzamās masas;
 - iii) paredzami meteoroloģiskie apstākļi;
 - iv) atlikto tehniskās apkopes elementu un/vai konfigurācijas noviržu ietekme un
 - v) paredzamās kavēšanās.

c) Attiecībā uz lidmašīnām ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver:

- 1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;
- 2) lidojuma degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai lidmašīna varētu lidot no pacelšanās brīža vai no punkta, kur veikta pārplānošana lidojuma laikā, līdz nosēšanās brīdim galamērķa lidlaukā;
- 3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus;
- 4) rezerves galamērķa degvielu/enerģiju:
 - i) ja lidojumu veic ar vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai lidotu no galamērķa lidlauka uz galamērķa rezerves lidlauku, vai
 - ii) ja lidojumu veic bez galamērķa rezerves lidlauka, tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas nepieciešams gaidīšanas režīmam galamērķa lidlaukā, lai kompensētu galamērķa rezerves lidlauka trūkumu;
- 5) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas jāaizsargā, lai nodrošinātu drošu nosēšanos; lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, ekspluatants ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:
 - i) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma;
 - ii) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt;
- 6) papildu degvielu/enerģiju, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ; tas ir degvielas/enerģijas daudzums, kas ļauj lidmašīnai droši nosēsties degvielas/enerģijas maršruta rezerves lidlaukā (degvielas/enerģijas ERA lidlauka kritiskais scenārijs) dzinēja atteices vai dehermetizācijas gadījumā, atkarībā no tā, kam nepieciešams lielāks degvielas/enerģijas daudzums, pamatojoties uz pieņēmumu, ka šāda atteice notiek viskritiskākajā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas minimālais daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2.–5. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;

- 7) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 8) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
- d) Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants nodrošina, ka lidojumam vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, ietver visus šādus elementus:
- 1) degvielu/enerģiju, kas vajadzīga, lai lidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku vai ekspluatācijas vietu;
 - 2) ja ir vajadzīgs rezerves galamērķis, rezerves galamērķa degvielu/enerģiju, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai veiktu aiziešanu uz otro riņķi paredzētās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un pēc tam lidotu uz norādīto rezerves galamērķi un veiktu nolaišanos un nosēšanos; un
 - 3) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas jāaizsargā, lai nodrošinātu drošu nosēšanos; lai noteiktu kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzumu, ekspluatants ņem vērā visu turpmāk minēto šādā prioritārā secībā:
 - i) tāda apdraudējuma nopietnību, ko cilvēkiem vai īpašumam var radīt avārijas nosēšanās pēc degvielas/enerģijas trūkuma; un
 - ii) tādu neparedzētu apstākļu iespējamību, kuros kritisko degvielas/enerģijas rezervi vairs nevar aizsargāt;
 - 4) speciālu papildu degvielu/enerģiju, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus, un
 - 5) diskrecionāru degvielu/enerģiju, ja to prasa gaisa kuģa komandieris.
 - e) Ekspluatants nodrošina, ka tad, ja lidojums jāturpina uz galamērķa lidlauku, kas nav sākotnēji plānotais, ir pieejamas procedūras pārplānošanai lidojuma laikā, kuras piemēro vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai un kuras atbilst c) apakšpunkta 2.–7. punkta prasībām attiecībā uz lidmašīnām un d) apakšpunkta prasībām attiecībā uz helikopteriem.
 - f) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai – lidojuma laikā notiekošas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais izmantojamās degvielas/enerģijas un eļļas daudzums, kas vajadzīgs, lai droši pabeigtu lidojumu.”;
- c) pielikuma SPO.OP.150. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Paredzētās nosēšanās vieta ir norādīta kā izolēts lidlauks un:
- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālas nolaišanās procedūra, un
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no 2 stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz 2 stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz 2 stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs abi turpmāk minētie meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu apakšējās robežas augstums par vismaz 300 m (1 000 pēdām) pārsniegs instrumentālās nolaišanās procedūras minimumu;
 - ii) redzamība būs vismaz 5,5 km vai par 4 km pārsniegs attiecīgās procedūras minimumu.”;
- d) pielikuma SPO.OP.155. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Izmantojot citu veidu degvielu/enerģiju, 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.”;
- e) iekļauj šādu SPO.OP.157. punktu:
- “SPO.OP.157 Degvielas uzpilde, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties – helikopteriem
- a) Degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, veic tikai:
 - 1) kad gaisa kuģī neiekāpj vai no tā neizkāpj funkciju speciālisti;
 - 2) ja lidlauka vai ekspluatācijas vietas ekspluatants atļauj šādas darbības;
 - 3) saskaņā ar visām īpašajām procedūrām un ierobežojumiem gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);

- 4) ar JET A vai JET A-1 tipa degvielu; un
- 5) ja ir pieejamas pienācīgas glābšanas un ugunsdzēsības (RFF) iespējas vai aprīkojums.
- b) Eksploatants novērtē riskus, kas saistīti ar degvielas uzpildi, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties.
- c) Eksploatants izstrādā atbilstīgas procedūras, kas jāievēro visam iesaistītajam personālam, piemēram, apkalpes locekļiem, funkciju speciālistiem, un personālam, kas veic darbības uz zemes.
- d) Eksploatants nodrošina, ka tā apkalpes locekļi, personāls, kas veic darbības uz zemes, kā arī visi procedūrās iesaistītie funkciju speciālisti ir pienācīgi apmācīti.
- e) Eksploatants nodrošina, ka procedūras helikoptera degvielas uzpildei, dzinējam(-iem) darbojoties un/vai propelleriem griežoties, ir izklāstītas lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.”;
- f) pielikuma SPO.OP.190. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.OP.190 Degvielas/enerģijas shēma – stratēģija degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojuma laikā

 - a) Eksploatants, kas eksploatē kompleksus gaisa kuģus ar dzinēju, izstrādā procedūru, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.
 - b) Gaisa kuģa kapteinis uzrauga gaisa kuģi atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārliecinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai eksploatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.
 - c) Gaisa kuģa kapteinis ar ziņojumu “MINIMUM FUEL” informē gaisa satiksmes vadības (ATC) dienestu par “minimāla degvielas/enerģijas daudzuma” stāvokli, ja gaisa kuģa kapteinis:
 - 1) ir apņēmis nosēdināt gaisa kuģi konkrētā lidlaukā vai eksploatācijas vietā un
 - 2) ir aprēķinājis, ka jebkādas izmaiņas attiecīgā lidlauka vai eksploatācijas vietas esošajā atļaujā vai citi gaisa satiksmes kavējumi var izraisīt nosēšanos ar kritisko degvielas/enerģijas rezervi, kas ir mazāka nekā plānotā rezerve.
 - d) Gaisa kuģa kapteinis, apraidot ziņojumu “MAYDAY MAYDAY MAYDAY FUEL”, paziņo par “degvielas/enerģijas avārijas situāciju”, ja tas ir aplēsis, ka izmantojamās degvielas/enerģijas daudzums, kas ir pieejams, lai veiktu nosēšanos tuvākajā lidlaukā vai eksploatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.”;
- g) pielikuma SPO.POL.110. punktu aizstāj ar šādu:

“SPO.POL.110 Masas un līdzsvara sistēma – lidmašīnu un helikopteru komerciāla eksploatācija un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciāla eksploatācija

 - a) Eksploatants izveido masas un līdzsvara sistēmu, ar ko katram lidojumam vai lidojumu kopumam nosaka:
 - 1) gaisa kuģa sauso eksploatācijas masu;
 - 2) derīgās kravas masu;
 - 3) degvielas/enerģijas kravas masu;
 - 4) gaisa kuģa kravu un kravas izvietojumu;
 - 5) pacelšanās masu, nosēšanās masu un masu bez degvielas/enerģijas, un
 - 6) piemērojamās gaisa kuģa smaguma centra (CG) atrašanās vietas.
 - b) Lidojuma apkalpei jābūt līdzekļiem, ar ko atkārtot un pārbaudīt masas un līdzsvara aprēķinus, par pamatu ņemot elektroniskos aprēķinus.
 - c) Eksploatants izveido procedūru, kas gaisa kuģa kapteinim ļauj noteikt degvielas/enerģijas kravas masu pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.”;
- h) pielikuma SPO.POL.115. punkta a) apakšpunkta 6., 7., 8. un 9. punktu aizstāj ar šādiem:
 - “6) degvielas/enerģijas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas/enerģijas masa;
 - 7) to patērējamo krājumu masa, kas nav degviela/enerģija (vajadzības gadījumā);
 - 8) kravas sastāvs;

- 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas/enerģijas;”;
- i) pielikuma SPO.IDE.H.146. punkta a) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1) uz tiem neattiecas SPO.IDE.H.145. punkta a) apakšpunkta darbības joma;”.
-

II PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumā iekļauj šādu 98.b punktu:

“98.b “Psihoaktīvas vielas” ir alkohols, opioīdi, kanabinoīdi, sedatīvas un hipnotiskas vielas, kokaīns, citi psihostimulatori, halucinogēni un gaistoši šķīdinātāji, bet par tādām nav uzskatāmas kafija un tabaka;”.

KOMISIJAS REGULA (ES) 2021/1297

(2021. gada 4. augusts),

ar ko attiecībā uz perfluorkarbonskābēm, kam virknē ir 9 līdz 14 oglekļa atomi (C9–C14 PFCA), to sāļiem un C9–C14 PFCA radniecīgām vielām groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikumu**(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru (ECHA), groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 68. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Taisnās un sazarotās virknes perfluorkarbonskābes, kam virknē ir 9 līdz 14 oglekļa atomi (C9–C14 PFCA), to sāļi un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas ⁽²⁾ patlaban Savienībā tiek iegūtas galvenokārt kā nejausi blakusprodukti tādu perfluorētu un polifluorētu vielu ražošanā, kam oglekļa atomu virknē ir mazāk nekā deviņi oglekļa atomi (piemēram, perfluoroktānskābe jeb PFOA). Turklāt uzņēmumi varētu apsvērt iespēju C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas nākotnē izmantot par PFOA, tās sāļu un radniecīgo vielu aizstājējiem, jo īpaši pēc tam, kad sāks piemērot Savienības tiesību aktos noteiktos PFOA ierobežojumus. Tāpēc ir jānovērs tādas turpmākas ražošanas un izmantošanas iespējamība, kas palielina minēto vielu nonākšanu vidē.
- (2) Attiecīgi 2015. gada 17. decembrī un 2017. gada 12. janvārī divas C9–C14 PFCA grupas, proti, perfluoronān-1-skābe (PFNA), kam virknē ir 9 oglekļa atomi, un tās nātrija un amonija sāļi un nonadekafluordekānskābe (PFDA), kam virknē ir 10 oglekļa atomi, un tās nātrija un amonija sāļi, tika iekļautas kandidātsarakstā ar vielām, kas rada ļoti lielas bažas (SVHC) un kas saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1907/2006 57. panta c) punktu potenciāli iekļaujamas minētās regulas XIV pielikumā kā reproduktīvajai sistēmai toksiskas vielas, bet saskaņā ar minētās regulas 57. panta d) punktu – kā noturīgas, bioakumulatīvas un toksiskas vielas (PBT). Turklāt PFNA un PFDA, kā arī to nātrija un amonija sāļi ir norādīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1272/2008 ⁽³⁾ VI pielikuma 3. daļas sarakstā kā 2. kategorijas kancerogēnas vielas un 1.B kategorijas reproduktīvajai sistēmai toksiskas vielas. 2012. gada 19. decembrī henikosafluorundekānskābe (PFUnDA), kam virknē ir 11 oglekļa atomi, trikosafuordodekānskābe (PFDoDA), kam virknē ir 12 oglekļa atomi, pentakosafluortridekānskābe (PFTrDA), kam virknē ir 13 oglekļa atomi, un heptakosafluortetradekānskābe (PFTDA), kam virknē ir 14 oglekļa atomi, saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1907/2006 57. panta e) punktu tika iekļautas SVHC kandidātsarakstā kā ļoti noturīgas un ļoti bioakumulatīvas (vPvB) vielas. C9–C14 PFCA radniecīgās vielas arī uzskatāmas attiecīgi par PBT vai vPvB vielām, jo tās vidē pārveidojas vai noārdās līdz C9–C14 PFCA.
- (3) 2017. gada 6. oktobrī Vācija un Zviedrija saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1907/2006 69. panta 4. punktu iesniedza Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai ("Aģentūra") dokumentāciju ⁽⁴⁾ ("XV pielikumā minētā dokumentācija"), ierosinot ierobežot C9–C14 PFCA, to sāļu un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu ražošanu un laišanu tirgū un to izmantošanu par sastāvdaļu citu vielu, maisījumu un izstrādājumu vai to daļu ražošanā un laišanu tirgū kā sastāvdaļu citās vielās, maisījumos un izstrādājumos vai to daļās. Lai samazinātu minēto vielu nonākšanu vidē un nepieļautu to ražošanu,

⁽¹⁾ OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.

⁽²⁾ C9–C14 PFCA radniecīgās vielas ir vielas, kuras to molekulārās struktūras dēļ uzskata par spējīgām noārdīties līdz C9–C14 PFCA vai pārveidoties par tām.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1272/2008 (2008. gada 16. decembris) par vielu un maisījumu klasificēšanu, marķēšanu un iepakojšanu un ar ko groza un atceļ Direktīvas 67/548/EEK un 1999/45/EK un groza Regulu (EK) Nr. 1907/2006 (OV L 353, 31.12.2008., 1. lpp.).

⁽⁴⁾ <https://www.echa.europa.eu/documents/10162/2ec5dfdd-0e63-0b49-d756-4dc1bae7ec61>.

laišanu tirgū un izmantošanu par tādu vielu aizstājējiem, uz kurām attiecas Regulas (EK) Nr. 1907/2006 ⁽⁶⁾ XVII pielikuma 68. ierakstā noteiktie ierobežojumi, Vācija un Zviedrija ierosināja C9–C14 PFCA un to sāļu summas robežkoncentrāciju noteikt 25 ppb apmērā un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu summas robežkoncentrāciju – 260 ppb apmērā. Vācija un Zviedrija ierosināja izņēmumus attiecībā uz C9–C14 PFCA, to sāļiem un C9–C14 PFCA radniecīgajām vielām, kas ir nejauši blakusprodukti tādu fluorķīmikāliju ražošanā, kurām perfluorētu oglekļa atomu virknē ir astoņi atomi vai mazāk, vai attiecībā uz to izmantošanu par transportētiem izolētiem starpproduktiem.

- (4) 2018. gada 14. septembrī Aģentūras Riska novērtēšanas komiteja (RAC) pieņēma atzinumu, kurā secināts, ka identificēto risku mazinājuma ziņā pats piemērotākais Savienības mēroga pasākums būtu C9–C14 PFCA, to sāļu un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu ražošanas, izmantošanas un tirgū laišanas ierobežojums ar XV pielikumā minētajā dokumentācijā ierosinātā apmēra un nosacījumu grozījumiem. RAC piekrita Vācijas un Zviedrijas ierosinātajām robežkoncentrācijām. RAC piekrita Vācijas un Zviedrijas ierosinātajiem izņēmumiem, jo ierosinātais ierobežojums nav paredzēts tam, lai nepieļautu tādu fluorķīmikāliju ražošanu, kurām molekulārajā virknē ir seši oglekļa atomi vai mazāk. RAC ieteica uz ierobežotu laiku noteikt izņēmumu minēto vielu izmantošanai tādu zem spiediena esošu dozētu inhalatoru ražošanā, kas ir kritiski svarīgi plaušu slimību ārstēšanai, jo ražošanā izmantotais attiecīgo vielu daudzums ir neliels (daži grami) un minētais medicīniskais lietojums ir ļoti svarīgs. RAC puda viedokli, ka būtu jāpiešķir pagaidu izņēmums attiecībā uz pusvadītājiem, kas satur nelielu daudzumu C9–C14 PFCA, un pusgatavām un gatavām elektroniskām iekārtām, kuru sastāvā ir speciāli pusvadītāji un kuras paredzēts izmantot par gatavu elektronisku iekārtu maiņas daļām.
- (5) Turklāt RAC ieteica C9–C14 PFCA, to sāļu un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu ierobežojumam piemērot tādus pašus izņēmumus, kādi tiek piemēroti Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikuma 68. ierakstā noteiktajam PFOA ierobežojumam.
- (6) 2018. gada 29. novembrī Aģentūras Sociālās un ekonomiskās analīzes komiteja (SEAC) pieņēma atzinumu, kurā norādīja, ka sociālekonomiskā ieguvuma un sociālekonomisko izmaksu ziņā XV pielikumā minētajā dokumentācijā ierosinātais ierobežojums ar RAC un SEAC grozījumiem ir vispiemērotākais Savienības mēroga pasākums konstatēto risku novēršanai.
- (7) Pamatojoties uz sociālekonomiskajiem elementiem, kas doti XV pielikumā minētajā dokumentācijā un iesniegti sabiedriskās apspriešanas laikā, SEAC piekrita XV pielikumā minētajā dokumentācijā ierosinātajiem un RAC ieteiktajiem izņēmumiem. SEAC piekrita ierosinājumam ierobežojuma piemērošanu atlikt uz 18 mēnešiem. Turklāt SEAC ierosināja augstākas robežvērtības fluorpolimēriem, kas satur perfluorpropoksigrupas vai perfluormetoksigrupas un ko izmanto konkrētās produktu grupās, lai nodrošinātu to ražošanu. Tomēr vispārējā robežvērtība 25 ppb joprojām ir piemērojama no minētajiem materiāliem ražotajiem gatavajiem izstrādājumiem.
- (8) Ierobežošanas procesa laikā notika apspriešanās ar Regulas (EK) Nr. 1907/2006 76. panta 1. punkta f) apakšpunktā minēto Aģentūras Ieviešanas informācijas apmaiņas forumu, un tā atzinums ir ņemts vērā.
- (9) 2019. gada 16. janvārī Aģentūra RAC un SEAC atzinumus ⁽⁶⁾ iesniedza Komisijai.
- (10) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) 2019/1021 ⁽⁷⁾ tika grozīta saskaņā ar Stokholmas Konvencijas par noturīgajiem organiskajiem piesārņotājiem Pušu konferencē pieņemto lēmumu (SC-9/12) par PFOA ⁽⁸⁾, kurā ietvertas dažas (bet ne visas) Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikuma 68. ierakstā iekļautās atkāpes. Minētā pielikuma 68. ieraksts faktiski tika aizstāts ar iepriekšminēto Regulas (ES) 2019/1021 grozījumu. Regulas (ES) 2019/1021 grozījumā paredzētie izņēmumi, kas attiecas uz PFOA, tās sāļu un ar PFOA saistīto savienojumu izmantošanu, ar tādiem pašiem nosacījumiem būtu jāattiecinā arī uz C9–C14 PFCA, to sāļiem un C9–C14 PFCA radniecīgajām vielām; tas saistīts ar tādu fluorķīmikāliju ražošanas procesu, kuru sastāvā kā piemaisījumi ir abu minēto grupu vielas.

⁽⁶⁾ Komisijas Regula (ES) 2017/1000 (2017. gada 13. jūnijs), ar ko sakarā ar perfluorokābiem (PFOA), tās sāļiem un ar PFOA saistītām vielām groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1907/2006, kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH), XVII pielikumu (OV L 150, 14.6.2017., 14. lpp.).

⁽⁶⁾ https://echa.europa.eu/documents/10162/13641/rest_pfcas_compiled_raceac_opi_en.pdf/b06db225-3995-13fd-d89a-a9b73ef6bfc2

⁽⁷⁾ OV L 188I, 15.6.2020., 1. lpp.

⁽⁸⁾ <http://www.pops.int/TheConvention/ConferenceoftheParties/Meetings/COP9/tabid/7521/Default.aspx>.

- (11) Pēc tam, kad bija pabeigts RAC un SEAC atzinums par ierosināto ierobežojumu attiecībā uz C9–C14 PFCA, Komisija saņēma vēl divus pieprasījumus noteikt izņēmumus, kas vajadzīgi, lai varētu ražot fluorpolimērus un fluorelastomērus, kā arī ražot un rūpnieciskiem un profesionāliem lietojumiem paredzētos maisījumos un izstrādājumos izmantot politetrafluoretilēna (PTFE) mikropulverus. Komisija lūdza ECHA sniegt papildu atzinumu, jo gatavie izstrādājumi tiek izmantoti augstvērtīgos lietojumos⁽⁹⁾. Komisija RAC un SEAC papildu atzinumu⁽¹⁰⁾ saņēma 2020. gada 15. decembrī.
- (12) Ņemot vērā XV pielikumā minēto dokumentāciju un RAC un SEAC atzinumus, Komisija uzskata, ka no taisnas un/vai sazarotas virknes C9–C14 PFCA, to sāļu un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu ražošanas, lietošanas vai laišanas tirgū atsevišķi, par citu vielu sastāvdaļu, maisījumos un izstrādājumos rodas nepieņemams risks cilvēka veselībai un videi, kurš ir jānovērš Savienības mērogā. Komisija uzskata, ka ierosinātais ierobežojums (kas grozīts ar RAC un SEAC atzinumiem), ņemot vērā tā sociālekonomisko ietekmi un alternatīvu pieejamību, kā arī dažu šā ierobežojuma izņēmumu salāgošanu ar Regulas (ES) 2019/1021 grozījumā minētajiem izņēmumiem, ir piemērots Savienības mēroga pasākums konstatētā riska novēršanai.
- (13) Ieinteresētajām personām vajadzētu dot pietiekami daudz laika veikt vajadzīgos pasākumus ierobežojuma ievērošanai. Tāpēc, ņemot vērā no XV pielikumā minētajā dokumentācijā ietvērto ierosinājumu, kā arī RAC un SEAC paustos apsvērumus, ierobežojuma piemērošana būtu jāatliek uz 18 mēnešiem. Lai ņemtu vērā konkrētu nozaru specifiku, būtu jāpiemēro ilgāka atlikšana vai vispārēji izņēmumi.
- (14) Tāpēc Regula (EK) Nr. 1907/2006 būtu attiecīgi jāgroza.
- (15) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (EK) Nr. 1907/2006 133. pantu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulas (EK) Nr. 1907/2006 XVII pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas pielikumu.

2. pants

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

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

Briselē, 2021. gada 4. augustā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁹⁾ <https://echa.europa.eu/documents/10162/034d97c3-7975-19f5-3739-76c288ad2b0c>.

⁽¹⁰⁾ https://echa.europa.eu/documents/10162/13579/art77_3c_pfoa_pfca_derogations_compiled_rac_seac_opinions_en.pdf/6582d9a1-56b2-3e88-a70f-cdf3ab33d421

PIELIKUMS

XVII pielikumā 68. ierakstu aizstāj ar šādu:

“68. Taisnas un sazarotas virknes perfluorkarbon-skābes ar formulu $C_nF_{2n+1}-C(=O)OH$, kur $n = 8, 9, 10, 11, 12$ vai 13 (C9–C14 PFCA), ieskaitot to sāļus un visas to kombinācijas;

C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, kam ir perfluorgrupa ar formulu C_nF_{2n+1} , kas tieši piesaistīta citam oglekļa atomam, kur $n = 8, 9, 10, 11, 12$, vai 13 , ieskaitot to sāļus un visas to kombinācijas;

C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, kam viens no struktūras elementiem ir perfluorgrupa ar formulu C_nF_{2n+1} , kas nav tieši piesaistīta citam oglekļa atomam, kur $n = 9, 10, 11, 12, 13$ vai 14 , ieskaitot to sāļus un visas to kombinācijas.

Aprakstā neietilpst šādas vielas:

- $C_nF_{2n+1}-X$, kur $X = F, Cl$ vai Br un $n = 9, 10, 11, 12, 13$ vai 14 , ieskaitot visas to kombinācijas,
- $C_nF_{2n+1}-C(=O)OX'$, kur $n > 13$ un X' =jebkura grupa, ieskaitot sāļus.

1. No 2023. gada 25. februāra nedrīkst ražot vai laist tirgū kā atsevišķas vielas.

2. No 2023. gada 25. februāra nedrīkst lietot vai laist tirgū:

- a) kā sastāvdaļu citā vielā;
 - b) maisījumā;
 - c) izstrādājumā,
- izņemot tad, ja koncentrācija vielā, maisījumā vai izstrādājumā ir mazāka par 25 ppb (C9–C14 PFCA un to sāļu summai) vai 260 ppb (C9–C14 PFCA radniecīgo vielu summai).

3. Atkāpjoties no 2. punkta, C9–C14 PFCA, to sāļu un C9–C14 PFCA radniecīgo vielu summas robežkoncentrācija ir 10 ppm, ja tās ir tādas vielas sastāvā, kas tiks izmantota par transportētu izolētu starpproduktu, un ja ir izpildīti šīs regulas 18. panta 4. punkta a)–f) apakšpunkta nosacījumi attiecībā uz tādu fluorķīmikāliju ražošanu, kurām perfluorētu oglekļa atomu virknē ir 6 atomi vai mazāk. Komisija šo robežvērtību pārskata ne vēlāk kā 2023. gada 25. augustā.

4. Ieraksta 2. punktu no 2023. gada 4. jūlija piemēro:

- i) tekstilmateriāliem ar ūdens un eļļu atgrūšanas spēju strādnieku pasargāšanai no tādiem bīstamiem šķidrumiem, kuri apdraud to veselību un drošību;
- ii) politetrafluoretilēna (PTFE) un polivinilidēnfluorīda (PVDF) ražošanā, lai izgatavotu:
 - augstas veiktspējas, korozijnoturīgas gāzes filtra membrānas, ūdens filtra membrānas un membrānas medicīniskajiem tekstilizstrādājumiem,
 - rūpnieciskajiem atkritumiem paredzētu siltummaiņu aprīkojumu,
 - rūpnieciskos hermētiķus, kas spēj novērst gaistošo organisko savienojumu un $PM_{2,5}$ daļiņu noplūdes.

5. Atkāpjoties no 2. punkta, līdz 2025. gada 4. jūlijam C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas atļauts izmantot šādiem mērķiem:

- i) fotolitoģrāfijas vai izkodināšanas procesos pusvadītāju ražošanā;
- ii) fotofilmu fotogrāfiskiem pārklājumiem;
- iii) invazīvām un implantējamām medicīniskām ierīcēm;
- iv) ugunsdzēsības putās, kuras jau uzstādītās mobilās vai fiksētās sistēmās lieto šķidru kurināmo tvaika slāpēšanai un šķidru kurināmo aizdegšanās dzēsēšanai (B klases ugunsgrēki), ar šādiem nosacījumiem:
 - ugunsdzēsības putas, kas satur vai var saturēt C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, neizmanto apmācībā,
 - ugunsdzēsības putas, kas satur vai var saturēt C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, izmēģinājumos izmanto vienīgi tad, ja visas noplūdes tiek kontrolētas,

	<ul style="list-style-type: none">— ugunsdzēsības putas, kas satur vai var saturēt C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, no 2023. gada 1. janvāra atļauts izmantot vienīgi tādos objektos, kur visas noplūdes var tikt kontrolētas,— tādu ugunsdzēsības putu krājumus, kas satur vai var saturēt C9–C14 PFCA, to sāļus un C9–C14 PFCA radniecīgās vielas, apsaimnieko saskaņā ar Regulas (ES) 2019/1021 5. pantu. <p>6. Ieraksta 2. punkta c) apakšpunktu nepiemēro izstrādājumiem, kas laisti tirgū pirms 2023. gada 25. februāra.</p> <p>7. Līdz 2023. gada 25. augustam 2. punktu nepiemēro zem spiediena esošu dozētu inhalatoru flakonu pārklājumam.</p> <p>8. Ieraksta 2. punktu c) apakšpunktu no 2023. gada 31. decembra piemēro:</p> <ul style="list-style-type: none">a) pusvadītājiem atsevišķi;b) pusvadītājiem, kas iestrādāti pusgatavās un gatavās elektroniskās iekārtās. <p>9. Ieraksta 2. punkta c) apakšpunktu no 2030. gada 31. decembra piemēro pusvadītājiem, ko izmanto tādu gatavu elektronisku iekārtu rezerves vai maiņas daļās, kuras tirgū laistas pirms 2023. gada 31. decembra.</p> <p>10. Līdz 2023. gada 25. augustam C9–C14 PFCA summas robežkoncentrācija, kas minēta 2. punktā, fluorplastmasā un fluorelastomēros, kuri satur perfluoralkoksigrupas, ir 2000 ppb. No 2023. gada 25. augusta C9–C14 PFCA summas robežkoncentrācija fluorplastmasā un fluorelastomēros, kas satur perfluoralkoksigrupas, ir 100 ppb. Perfluoralkoksigrupas saturošas fluorplastmasas un fluorelastomēru ražošanas un izmantošanas laikā pilnībā jānovērš C9–C14 PFCA emisijas vai, ja tas nav paveicams, šādas emisijas, cik vien tehniski un praktiski iespējams, jāsamazina. Šī atkāpe neattiecas uz 2. punkta c) apakšpunktā minētajiem izstrādājumiem. Komisija šo atkāpi pārskata ne vēlāk kā 2023. gada 25. augustā.</p> <p>11. Ieraksta 2. punktā minētā C9–C14 PFCA summas robežkoncentrācija ir 1000 ppb, ja šīs vielas ir mikropulveros, kas iegūti apstarošanā ar jonizējošo starojumu vai termiskajā noārdīšanā, kā arī rūpnieciskiem un profesionāliem lietojumiem domātos maisījumos un izstrādājumos, kas satur PTFE mikropulverus. PTFE mikropulveru ražošanas un izmantošanas laikā pilnībā jānovērš C9–C14 PFCA emisijas vai, ja tas nav paveicams, šādas emisijas, cik vien tehniski un praktiski iespējams, jāsamazina. Komisija šo atkāpi pārskata ne vēlāk kā 2023. gada 25. augustā.</p> <p>12. Šajā ierakstā C9–C14 PFCA radniecīgās vielas ir vielas, kuras to molekulārās struktūras dēļ uzskata par spējīgām noārdīties līdz C9–C14 PFCA vai pārveidoties par tām.”</p>
--	---

LĒMUMI

PADOMES LĒMUMS (ES) 2021/1298

(2021. gada 30. jūlijs),

ar ko iecel Regiону komitejas locekļa aizstājēju, ko izvirzījusi Spānijas Karaliste

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 305. pantu,

ņemot vērā Padomes Lēmumu (ES) 2019/852 (2019. gada 21. maijs), ar ko nosaka Reģionu komitejas sastāvu ⁽¹⁾,

ņemot vērā Spānijas valdības priekšlikumu,

tā kā:

- (1) Ievērojot Līguma 300. panta 3. punktu, Reģionu komitejas sastāvā ir reģionālo un vietējo struktūru pārstāvji, kam ir vai nu reģionālas, vai vietējas vēlētas varas pilnvaras, vai arī kuri ir politiski atbildīgi kādam vēlētam forumam.
- (2) Padome 2020. gada 20. janvārī pieņēma Lēmumu (ES) 2020/102 ⁽²⁾, ar ko laikposmam no 2020. gada 26. janvāra līdz 2025. gada 25. janvārim iecel Reģionu komitejas locekļus un locekļu aizstājējus.
- (3) Pēc tam, kad beidzies termiņš valsts piešķirtam pilnvarojumam, uz kura pamata tika izvirzīts *Juan José MARTÍNEZ LOZANO* kungs, ir atbrīvojusies Reģionu komitejas locekļa aizstājēja vieta.
- (4) Spānijas valdība uz atlikušo pilnvaru laiku, proti, līdz 2025. gada 25. janvārim, par Reģionu komitejas locekļa aizstājēju ir ierosinājusi iecelt *Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI* kungu, reģionālas struktūras pārstāvi, kas ir politiski atbildīgs ievēlētam forumam – *Director General de Unión Europea de la Región de Murcia – Asamblea Regional de Murcia* (Mursijas reģiona Eiropas Savienības lietu ģenerāldirektorāta ģenerāldirektors – Mursijas reģiona reģionālā asambleja),

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo uz atlikušo pilnvaru laiku, proti, līdz 2025. gada 25. janvārim, Reģionu komitejā par locekļa aizstājēju tiek iecelts *Adrián Ariel ZITTELLI FERRARI* kungs, reģionālas struktūras pārstāvis, kas ir politiski atbildīgs ievēlētam forumam – *Director General de Unión Europea de la Región de Murcia – Asamblea Regional de Murcia* (Mursijas reģiona Eiropas Savienības lietu ģenerāldirektorāta ģenerāldirektors – Mursijas reģiona reģionālā asambleja).

2. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

⁽¹⁾ OV L 139, 27.5.2019., 13. lpp.

⁽²⁾ Padomes Lēmums (ES) 2020/102 (2020. gada 20. janvāris), ar ko laikposmam no 2020. gada 26. janvāra līdz 2025. gada 25. janvārim iecel Reģionu komitejas locekļus un locekļu aizstājējus (OV L 20, 24.1.2020., 2. lpp.).

Briselē, 2021. gada 30. jūlijā

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
G. DOVŽAN

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2021/1299**(2021. gada 4. augusts),****ar ko pagarina termiņu, līdz kuram lietošanai 18. produkta veida biocīdos ir apstiprināts heksaflumurons****(Dokuments attiecas uz EEZ)**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 528/2012 (2012. gada 22. maijs) par biocīdu piedāvāšanu tirgū un lietošanu ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 14. panta 5. punktu,

Apspriedusies ar Biocīdu pastāvīgo komiteju,

tā kā:

- (1) Aktīvā viela heksaflumurons ir apstiprināta par aktīvo vielu lietošanai 18. produkta veida biocīdos ⁽²⁾.
- (2) Heksaflumurons lietošanai 18. produkta veida biocīdos ir apstiprināts līdz 2022. gada 31. martam. 2020. gada 23. septembrī saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 528/2012 13. panta 1. punktu tika iesniegts heksaflumurona apstiprinājuma atjaunošanas pieteikums.
- (3) Heksaflumurons atbilst noturīgas, bioakumulatīvas un toksiskas (PBT) un ļoti noturīgas un ļoti bioakumulatīvas (vPvB) vielas kritērijiem atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1907/2006 ⁽³⁾ XIII pielikumam, tāpēc tas atbilst Regulas (ES) Nr. 528/2012 5. panta 1. punkta e) apakšpunktā norādītajiem izslēgšanas kritērijiem.
- (4) Grieķijas kompetentā iestāde, kas veic novērtēšanu, 2021. gada 18. februārī informēja Komisiju, ka saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 528/2012 14. panta 1. punktu tā ir nolēmusi, ka ir vajadzīga pilnīga pieteikuma novērtēšana. Kompetentajai iestādei, kas veic novērtēšanu, saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 528/2012 8. panta 1. punktu 365 dienu laikā no pieteikuma validācijas ir jāveic pilnīga pieteikuma novērtēšana.
- (5) Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde, kas veic novērtēšanu, var saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 528/2012 8. panta 2. punktu lūgt pieteikuma iesniedzēju sniegt novērtēšanai pietiekamus datus. Tādā gadījumā 365 dienu periodu pārtrauc uz laiku, kas kopā nedrīkst pārsniegt 180 dienas, ja vien prasīto datu raksturs vai ārkārtas apstākļi neattaisno ilgāku pārtraukumu.
- (6) Saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 528/2012 14. panta 3. punktu 270 dienu laikā pēc kompetentās iestādes, kas veic novērtēšanu, ieteikuma saņemšanas Eiropas Ķīmikāliju aģentūrai ("Aģentūrai") ir jāsaņem un jāiesniedz Komisijai atzinums par aktīvās vielas apstiprinājuma atjaunošanu.
- (7) Līdz ar to tādu iemeslu dēļ, ko pieteikuma iesniedzējs nespēj ietekmēt, termiņš, līdz kuram heksaflumurons apstiprināts lietošanai 18. produkta veida biocīdos, var beigties, pirms tiek pieņemts lēmums par tā apstiprinājuma atjaunošanu. Tāpēc termiņu, līdz kuram heksaflumurons apstiprināts lietošanai 18. produkta veida biocīdos, ir lietderīgi pagarināt uz laiku, kas ir pietiekams pieteikuma izskatīšanai.

⁽¹⁾ OV L 167, 27.6.2012., 1. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1982 (2015. gada 4. novembris), ar ko citronskābi apstiprina par 18. produkta veida biocīdos lietojamu esošu aktīvo vielu (OV L 289, 5.11.2015., 13. lpp.).

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1907/2006 (2006. gada 18. decembris), kas attiecas uz ķīmikāliju reģistrēšanu, vērtēšanu, licencēšanu un ierobežošanu (REACH), un ar kuru izveido Eiropas Ķīmikāliju aģentūru, groza Direktīvu 1999/45/EK un atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 793/93 un Komisijas Regulu (EK) Nr. 1488/94, kā arī Padomes Direktīvu 76/769/EEK un Komisijas Direktīvu 91/155/EEK, Direktīvu 93/67/EEK, Direktīvu 93/105/EK un Direktīvu 2000/21/EK (OV L 396, 30.12.2006., 1. lpp.).

- (8) Ņemot vērā termiņus, kuros kompetentajai iestādei, kas veic novērtēšanu, jāveic novērtēšana un Aģentūrai jā sagatavo un jā iesniedz atzinums, un laiku, kas vajadzīgs, lai izlemtu, vai ir izpildījies vismaz viens Regulas (ES) Nr. 528/2012 5. panta 2. punkta pirmās daļas nosacījums un vai heksaflumurona apstiprinājumu tāpēc var atjaunot, apstiprinājuma termiņu ir lietderīgi pagarināt līdz 2024. gada 30. septembrim.
- (9) Izņemot apstiprinājuma termiņa beigu datumu, heksaflumurons joprojām ir apstiprināts lietošanai 18. produkta veida biocīdos, ja vien tiek ievērotas Īstenošanas regulā (ES) 2015/1982 noteiktās specifikācijas un nosacījumi,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Termiņu, līdz kuram lietošanai 18. produkta veida biocīdos ir apstiprināts heksaflumurons, pagarina līdz 2024. gada 30. septembrim.

2. pants

Šis lēmums stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Briselē, 2021. gada 4. augustā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

LABOJUMI

Labojums Komisijas Deleģētajā regulā (ES) 2020/1737 (2020. gada 14. jūlijs), ar ko attiecībā uz konkrētu narkotisko vielu prekursoru iekļaušanu klasificēto vielu sarakstā groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 273/2004 un Padomes Regulu (EK) Nr. 111/2005

(“Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis” L 392, 2020. gada 23. novembrī)

5. lappusē I pielikumā Regulas (EK) Nr. 273/2004 I un II pielikuma grozījumos:

tekstu: “c) ierakstā par antranilskābi tabulā “2.B apakšskategorija” KN kodu “2922 43 00” aizstāj ar kodu “ex 2922 43 00”;

lasīt šādi: “c) ierakstā par antranilskābi tabulā “2.B apakšskategorija” KN kodu “2922 43 00” aizstāj ar kodu “2922 43 00”;

7. lappusē II pielikumā Regulas (EK) Nr. 111/2005 pielikuma grozījumos:

tekstu: “2) tabulu “2. kategorija” groza šādi:
a) ierakstā par antranilskābi KN kodu “2922 43 00” aizstāj ar kodu “ex 2922 43 00”;

lasīt šādi: “2) tabulu “2. kategorija” groza šādi:
a) ierakstā par antranilskābi KN kodu “2922 43 00” aizstāj ar kodu “2922 43 00”;

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



Eiropas Savienības
Publikāciju birojs
L-2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV