



2024/1111

23.5.2024.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) 2024/1111

(2024. gada 10. aprīlis),

ar ko Regulu (ES) Nr. 1178/2011, Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012, Regulu (ES) Nr. 965/2012 un Īstenošanas regulu (ES) 2017/373 groza attiecībā uz prasību noteikšanu pilotējamu gaisa kuģu ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ekspluatācijai

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2018/1139 (2018. gada 4. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru, un ar ko groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005, (EK) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 un Direktīvas 2014/30/ES un 2014/53/ES un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 552/2004 un (EK) Nr. 216/2008 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91⁽¹⁾, un jo īpaši tās 23. panta 1. punktu, 31. panta 1. punktu un 44. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

tā kā:

- (1) Pēdējos gados ir parādījušās jaunas gaisa mobilitātes koncepcijas, kas balstītas uz inovatīvām tehnoloģijām (piemēram, pilotējami gaisa kuģi ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju) un kas pašlaik ir ar dažādu attīstības pakāpi. Ņemot vērā tehnoloģiju attīstību un mainīgās transporta vajadzības, turpmākajos gados varētu rasties vēl inovatīvākas koncepcijas.
- (2) Operācijas ar inovatīvas konstrukcijas gaisa kuģiem rada unikālas drošības problēmas, jo tie spēj pacelties un nosēsties vertikāli, kā arī tikt izmantoti blīvi apdzīvotā pilsētvidē. Īpašam, visaptverošam tiesiskajam regulējumam būtu jānodrošina, ka šādas operācijas tiek veiktas droši un ka risks pasažieriem, apkalpei un sabiedrībai tiek samazināts līdz minimumam.
- (3) Pilotējami gaisa kuģi ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ir jauna tehnoloģija, un ir nepieciešams izstrādāt skaidras procedūras šo gaisa kuģu operāciju sertificēšanai un apstiprināšanai, lai nodrošinātu to atbilstību drošuma un veiktspējas standartiem. Īpašam, visaptverošam tiesiskajam regulējumam būtu jānodrošina skaidrs un pārredzams process attiecībā uz šādu gaisa kuģu operāciju sertifikācijas un apstiprināšanas aspektiem, sniedzot ekspluatantiem nepieciešamo noteiktību un veicinot šādu gaisa kuģu izstrādi un komercializāciju.
- (4) Gan komerciālas, gan nekomerciālas operācijas ar gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ir saistītas ar drošības apdraudējumiem, kas pienācīgi jāmazina, lai nodrošinātu pasažieru un apkalpes drošību gaisā un cilvēku drošību uz zemes. Tāpēc šo gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana ir pasākums, kas var palīdzēt mazināt zināmos un iespējamos drošības riskus, ko rada šo jauno tehnoloģiju izmantošana, un veidot atbilstošu drošības kultūru.
- (5) Operācijas ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju tiek veiktas arvien biežāk, tāpēc ir nepieciešams nodrošināt, lai tās tiktu droši un efektīvi integrētas esošajā gaisa telpas sistēmā. Tāpēc īpaša, visaptveroša tiesiskā regulējuma veidā būtu jāparedz skaidri noteikumi un procedūras šādu operāciju iekļaušanai gaisa telpā, tādējādi palīdzot līdz minimumam samazināt sadursmju un citu drošības incidentu risku.

⁽¹⁾ OV L 212, 22.8.2018., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

- (6) Lai nākotnē dalībvalstu transporta sistēmās integrētu pilotējamus gaisa kuģus ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju, ir lietderīgi piemērot to pašu tiesisko regulējumu, kas pašlaik ir pieejams saistībā ar lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju, ar nepieciešamajiem grozījumiem, ņemot vērā jaunās gaisa mobilitātes koncepcijas attiecībā uz operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju, veiktspēju un ekspluatācijas ierobežojumus, kā arī konkrētos riskus. Tāpēc būtu attiecīgi jāgroza Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011^(?), Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012^(?), Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012^(*) un Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373^(?).
- (7) Jo īpaši, lai nodrošinātu, ka sākotnējā gaisa kuģu ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ekspluatācijas posmā ir pieejami pienācīgi kvalificēti piloti, būtu jādod lidmašīnu vai helikopteru komercpilota apliecību turētājiem iespēja savai apliecībai pievienot tipa kvalifikāciju pilotējamam gaisa kuģim ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju, tajā skaitā tiesības vajadzības gadījumā izmantot šo gaisa kuģi saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem. Ja šādiem pilotiem ir arī lidmašīnu vai helikopteru instruktora vai eksaminētāja sertifikāti, būtu jādod viņiem arī iespēja iegūt papildu instruktora vai eksaminētāja tiesības attiecībā uz šiem gaisa kuģiem. Tāpēc Regula (ES) Nr. 1178/2011 būtu attiecīgi jāgroza.
- (8) Būtu jāgroza arī Regula (ES) Nr. 923/2012, lai nodrošinātu drošu, sakārtotu un efektīvu gaisa satiksmes pārvaldību pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju un novērstu sadursmes gaisā.
- (9) Turklāt attiecīgi būtu jāgroza Regula (ES) Nr. 965/2012, lai cita starpā paredzētu jaunu pielikumu ar sīki izstrādātām prasībām attiecībā uz operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju. Būtu jāgroza Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikums, lai iekļautu jaunu gaisa kuģu kategoriju, vienlaikus precizējot esošās definīcijas. Būtu jāgroza II un III pielikums, lai paplašinātu pašreizējo komerciālā gaisa transporta sertifikācijas prasību tvērumu, un V pielikumā būtu jāiekļauj jauni noteikumi, kas ļautu veikt neatliekamās medicīniskās palīdzības un glābšanas operācijas ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju.
- (10) Turklāt bīstamo kravu pārvadājumi pa gaisu būtu jāveic saskaņā ar starptautiskajiem standartiem un ieteicamo praksi, kas ietverta Čikāgas konvencijas 18. pielikumā un piemērojamajās tehniskajās instrukcijās. Prasībās par pilotējamu gaisa kuģu ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ekspluatāciju būtu jāņem vērā tehnoloģiju attīstības jaunākās norises gaisa kuģu konstruēšanā un ekspluatācijā, kā arī starptautiskā paraugprakse un standarti. Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza.
- (11) Lai ieinteresētajām personām dotu pietiekami daudz laika nodrošināt atbilstību jaunajam tiesiskajam regulējumam, šo regulu būtu jāpasāk piemērot no 2025. gada 1. maija.

^(?) Komisijas Regula (ES) Nr. 1178/2011 (2011. gada 3. novembris), ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras attiecībā uz civilās aviācijas gaisa kuģa apkalpi atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 311, 25.11.2011., 1. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj>).

^(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 923/2012 (2012. gada 26. septembris), ar ko nosaka vienotus lidojumu noteikumus un ekspluatācijas normas aeronavigācijas pakalpojumiem un procedūrām un ar ko groza Īstenošanas regulu (ES) Nr. 1035/2011 un Regulas (EK) Nr. 1265/2007, (EK) Nr. 1794/2006, (EK) Nr. 730/2006, (EK) Nr. 1033/2006 un (ES) Nr. 255/2010 (OV L 281, 13.10.2012., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

^(?) 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., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

^(?) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2017/373 (2017. gada 1. marts), ar ko nosaka kopīgas prasības gaisa satiksmes pārvaldības/aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem un citu gaisa satiksmes pārvaldības tīkla funkciju nodrošinātājiem un to uzraudzībai, ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 482/2008, Īstenošanas regulas (ES) Nr. 1034/2011, (ES) Nr. 1035/2011 un (ES) 2016/1377 un groza Regulu (ES) Nr. 677/2011 (OV L 62, 8.3.2017., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/373/oj).

- (12) Prasības pilotējamu gaisa kuģu ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju ekspluatācijai ir izstrādātas, apspriežoties ar attiecīgajām ieinteresētajām personām, tajā skaitā gaisa kuģu ražotājiem, ekspluatantiem un regulatīvajām iestādēm, lai nodrošinātu, ka šādas prasības ir atbilstošas un rezultatīvas.
- (13) 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. 03/2023⁽⁶⁾.
- (14) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi ar Regulas (ES) 2018/1139 127. panta 1. punktu izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 1178/2011

Regulu (ES) Nr. 1178/2011 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantā iekļauj šādus punktus:
 - “8.a) “rotorplāns” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kura noturēšana gaisā lidojuma laikā galvenokārt ir atkarīga no cēlējspēka, ko rada ne vairāk kā divi rotorī;
 - 8.b) “gaisa kuģis ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās (VTOL) spēju (VCA)” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kas nav lidmašīna vai rotorplāns un kas spēj veikt vertikālu pacelšanos un nosēšanos, šo manevru laikā izmantojot cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas;”;
- 2) regulā iekļauj šādu pantu:

“4.f pants

VCA tipa kvalifikācijas

1. Pretendentiem, kuriem ir komercpilota apliecība lidmašīnām (CPL(A)) vai helikopteriem (CPL(H)) saskaņā ar I pielikumu (Part-FCL), ir tiesības saņemt VCA tipa kvalifikāciju un izmantot šādas tipa kvalifikācijas tiesības, ja tie atbilst visiem tālāk minētajiem nosacījumiem:

- a) priekšnoteikumi, kuri norādīti datos par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu);
- b) I pielikuma (Part-FCL) H apakšiedaļas 1. iedaļa un šā panta noteikumi.

2. Teorētisko zināšanu eksāmenu kārtu rakstveidā, un jautājumu ar atbilžu variantiem skaits ir atkarīgs no gaisa kuģa sarežģītības.

3. Tipa kvalifikācijas apmācība, prasmju pārbaudes un kvalifikācijas pārbaudes saistībā ar 1. punktā norādītajiem gaisa kuģiem:

- a) atbilst šādām I pielikuma (Part-FCL) 9. papildinājuma prasībām:
 - i) A iedaļa;
 - ii) B, C vai D iedaļa, kā noteikts un ja vien datos par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu), nav norādīts citādi; un
- b) saskaņā ar nosacījumiem un tādā apjomā, kā norādīts datos par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Komisijas Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu), ietver papildu apmācību un pārbaudes, kas pretendentiem ļauj iegūt kompetenci attiecīgā VCA ekspluatācijai.

⁽⁶⁾ Atzinums Nr. 03/2023 “Dronu ekspluatācijas tiesiskā regulējuma ieviešana. Inovatīvas gaisa mobilitātes nodrošināšana ar MVCA, sertificējamo UAS sākotnējo lidojumderīgumu un to UAS lidojumderīguma uzturēšanu, kas tiek ekspluatētas “specifisko” operāciju kategorijā” (Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – Enabling innovative air mobility with MVCA, the initial airworthiness of UAS subject to certification, and the continuing airworthiness of those UAS operated in the ‘specific’ category), EASA (Atzinums Nr. 03/2023).

4. Atkāpjoties no iepriekš minētajiem punktiem, pretendentiem, kuriem ir *CPL(A)* vai *CPL(H)* un kuri ir piedalījušies konkrēta tipa *VCA* pārbaudes lidojumos, izdod tipa kvalifikāciju attiecīgajiem gaisa kuģiem, ja pretendenti atbilst visiem tālāk minētajiem nosacījumiem:

- a) viņi atbilst lidojuma nosacījumiem, kas piemērojami attiecīgā tipa *VCA* pilota izmēģinātāja darbībai, kā noteikts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu);
- b) viņi ir veikuši vai nu 50 lidojuma stundas kopējā lidojuma laikā, vai arī 10 lidojuma stundas gaisa kuģa kapteiņa statusā pārbaudes lidojumos ar attiecīgā tipa *VCA*;
- c) viņi atbilst 1. punkta a) apakšpunktā minētajiem priekšnoteikumiem.

5. Saskaņā ar šo pantu izdoto tipa kvalifikāciju derīguma termiņš ir viens gads. To turētāji veic visas tālāk minētās darbības:

- a) lai pagarinātu tipa kvalifikācijas derīguma termiņu:
 - i) kvalifikācijas derīguma termiņa laikā veic vismaz 2 lidojuma stundas attiecīgā tipa *VCA* pilota statusā;
 - ii) trīs mēnešu laikā tieši pirms kvalifikācijas derīguma termiņa beigām ar attiecīgā tipa *VCA* vai *FSTD*, kas atbilst attiecīgajam gaisa kuģim, nokārto kvalifikācijas pārbaudi saskaņā ar 3. punktu, kuras ilgumu var ieskaitīt a) apakšpunkta i) punktā noteiktajā lidojuma laikā. Ja pretendenti izvēlas kvalifikācijas pārbaudi nokārtot agrāk nekā šo trīs mēnešu laikā, jaunais derīguma termiņš tiek skaitīts no kvalifikācijas pārbaudes dienas;
- b) lai atjaunotu tipa kvalifikāciju, atbilst I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.740. punkta b) apakšpunktam.

6. Šā panta 1. punktā norādītās apliecības un tipa kvalifikācijas turētājiem ir tiesības ekspluatēt attiecīgo *VCA* saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, ja turētāji atbilst visiem tālāk minētajiem nosacījumiem:

- a) viņiem ir attiecīgi *IR(A)* vai *IR(H)*;
- b) viņi ar attiecīgā tipa *VCA* ir nokārtojuši prasmju pārbaudi vai attiecīgā gadījumā kvalifikācijas pārbaudi saskaņā ar 3. punktu, ietverot instrumentālajam lidojumam būtisko saturu.

7. Neatkarīgi no I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.900. punkta b) apakšpunkta pretendentiem, kuriem ir instruktora sertifikāts saskaņā ar I pielikumu (*Part-FCL*) ar tiesībām sniegt apmācību lidmašīnu vai helikopteru tipa kvalifikāciju iegūšanai, piešķir tiesības sniegt apmācību 1. punktā norādīto tipa kvalifikāciju iegūšanai, ar nosacījumu, ka:

- a) viņiem ir tipa kvalifikācija attiecīgajam *VCA* tipam saskaņā ar 1. punktu;
- b) ja vien datos par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu), nav norādīts citādi, viņi 12 mēnešu laikā pirms pieteikuma iesniegšanas ir veikuši vismaz 30 maršruta sektorus, tajā skaitā pacelšanās un nosēšanās, attiecīgā tipa *VCA* kapteiņa statusā, no kuriem 15 maršruta sektori var būt veikti ar *FSTD*, kas atbilst attiecīgajam *VCA* tipam;
- c) viņi ir *ATO* pabeiguši teorētisko un praktisko apmācību nolūkā paplašināt instruktora tiesības, attiecinot tās uz minēto *VCA* tipu, tajā skaitā apguvuši obligātos apmācības elementus, kuri norādīti datos par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 I pielikumu (21. daļu);
- d) viņi ir nokārtojuši kompetenču pārbaudes attiecīgās iedaļas saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.935. punktu.

Atkāpjoties no b), c) un d) apakšpunkta, pretendentiem, kuriem ir *TRI(A)* sertifikāts vai *TRI(H)* sertifikāts un kuriem saskaņā ar 4. punktu ir piešķirta *VCA* tipa kvalifikācija, tiek paplašinātas *TRI* tiesības, attiecinot tās uz minēto *VCA* tipu.

8. Šā pielikuma 7. punktā minēto instruktora tiesību turētājiem tiek attiecīgi pagarināts tiesību derīguma termiņš vai atjaunotas tiesības, ja viņi atbilst attiecīgajām derīguma termiņa pagarināšanas vai atjaunošanas prasībām, kas noteiktas I pielikuma (*Part-FCL*) J apakšiedaļā un attiecas uz viņu iegūto instruktora sertifikātu, un ir papildus veikuši kādu no šīm darbībām:

- a) ir ATO pabeiguši instruktora prasmju atsvaidzināšanas mācības, kas vērstas uz 7. punktā minētajām tiesībām;
- b) ir nokārtojuši kompetenču pārbaudes attiecīgās iedaļas saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.935. punktu ar 1. punktā norādīto attiecīgā tipa VCA vai FSTD, kas atbilst attiecīgajam tipam.

9. Neatkarīgi no I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1000. punkta b) apakšpunkta pretendentiem, kuriem ir eksaminētāja sertifikāts saskaņā ar I pielikumu (*Part-FCL*) ar tiesībām darboties kā eksaminētājam lidmašīnu vai helikopteru tipa kvalifikāciju iegūšanai, piešķir tiesības vadīt prasmju pārbaudes un kvalifikācijas pārbaudes saistībā ar 1. punktā norādīto VCA tipu, ja viņiem ir instruktora tiesības saskaņā ar 7. punktu attiecīgajam VCA tipam un ja viņi atbilst visiem tālāk minētajiem nosacījumiem saistībā ar attiecīgo VCA tipu vai FSTD, kas atbilst attiecīgajam tipam:

- a) viņi ir pabeiguši eksaminētāja standartizācijas kursu saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1015. punktu, tajā skaitā vadījuši vismaz vienu prasmju pārbaudi vai kvalifikācijas pārbaudi;
- b) viņi ir nokārtojuši kompetenču pārbaudes attiecīgās iedaļas saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1020. punktu.

10. Šā pielikuma 9. punktā minēto eksaminētāju tiesību turētājiem tiek attiecīgi pagarināts tiesību derīguma termiņš vai atjaunotas tiesības, ja viņi atbilst I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1025. punkta attiecīgajām daļām un ir papildus veikuši kādu no šīm darbībām:

- a) ir pabeiguši eksaminētāja prasmju atsvaidzināšanas kursu saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1025. punkta b) apakšpunkta 2. punktu, kas vērstas uz 9. punktā minētajām tiesībām;
- b) ir nokārtojuši kompetenču pārbaudes attiecīgās iedaļas saskaņā ar I pielikuma (*Part-FCL*) FCL.1020. punktu ar attiecīgā tipa VCA vai FSTD, kas atbilst attiecīgajam tipam.”;

- 3) regulas I pielikumu (*Part-FCL*) groza saskaņā ar šīs regulas I pielikumu.

2. pants

Grozījumi Īstenošanas regulā (ES) Nr. 923/2012

Īstenošanas regulu (ES) Nr. 923/2012 groza šādi:

- 1) regulas 2. pantu groza šādi:
 - a) panta 85. punktu aizstāj ar šādu:

“85) “rotorplāns” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kura noturēšana gaisā lidojuma laikā galvenokārt ir atkarīga no cēlējspēka, ko rada ne vairāk kā divi rotorī;”;
 - b) pantā iekļauj šādus punktus:
 - “85.a) “helikopters” ir rotorplāna veids, kas lidojuma laikā noturas gaisā galvenokārt ne vairāk kā divu rotoru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos rotorus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm;
 - 85.b) “gaisa kuģis ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās (VTOL) spēju (VCA)” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kas nav lidmašīna vai rotorplāns un kas spēj veikt vertikālu pacelšanos un nosēšanos, šo manevru laikā izmantojot cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas;”;
 - c) pantā iekļauj šādu punktu:

“94.a) “degvielas minimums” ir termins, ko izmanto, lai aprakstītu situāciju, kad gaisa kuģa degvielas/enerģijas krājumi ir samazinājušies līdz tādām daudzumam, ka gaisa kuģim jānosēžas konkrētā lidlaukā un papildu kavēšanās nav pieļaujama;”;
- 2) pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas II pielikumu.

3. pants

Grozījumi Regulā (ES) Nr. 965/2012

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantā iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Šī regula nosaka sīki izstrādātus noteikumus par inovatīvām gaisa mobilitātes operācijām saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, ko dienas laikā veic, redzot virsmu, ar viena pilota pilotējamiem gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās spēju, kas minēti Regulas (ES) 2018/1139 2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) un ii) punktā.”;

- 2) regulas 2. pantu groza šādi:

- a) panta 1.a punktu aizstāj ar šādu:

“1.a “Rotorplāns” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kura noturēšana gaisā lidojuma laikā galvenokārt ir atkarīga no cēlējspēka, ko rada ne vairāk kā divi rotoru.”;

- b) pantā iekļauj šādu punktu:

“1.aa “Helikopters” ir rotorplāna veids, kas lidojuma laikā noturas gaisā galvenokārt ne vairāk kā divu rotoru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos rotorus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.”;

- c) pantā iekļauj šādus punktus:

“12. “Inovatīvas gaisa mobilitātes (IAM) operācijas” ir visas operācijas ar gaisa kuģiem ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās (VTOL) spēju blīvi apdzīvotās teritorijās un apvidos ārpus blīvi apdzīvotām teritorijām.

13. “Gaisa kuģis ar vertikālas pacelšanās un nosēšanās (VTOL) spēju (VCA)” ir par gaisu smagāks gaisa kuģis ar dzinēju, kas nav lidmašīna vai rotorplāns un kas spēj veikt vertikālu pacelšanos un nosēšanos, šo manevru laikā izmantojot cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas.

14. “VEMS lidojums” ir lidojums ar VCA, kuru veic saskaņā ar VEMS apstiprinājumu, ja ir nepieciešama tūlītēja un ātra transportēšana, un kura mērķis ir vai nu:

- a) atvieglot neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu, pārvadājot kaut ko no tālāk minētā:

- i) medicīnas darbiniekus;
- ii) medicīniskas kravas (aprīkojumu, asinis, orgānus, zāles);
- iii) slimniekus vai ievainotos, vai citas tieši iesaistītas personas;

vai

- b) veikt jebkuras operācijas, ja kādam cilvēkam draud vai var draudēt vides izraisīti veselības apdraudējumi un vai nu:

- i) šī persona jāglābj vai jānodrošina ar krājumiem; vai
- ii) cilvēki, dzīvnieki vai inventārs ir jātransportē uz VEMS ekspluatācijas vietu vai no tās.”;

- 3) regulas 5. pantu groza šādi:

- a) pantā iekļauj šādu punktu:

“1.b Ekspluatanti ekspluatē VCA tikai saistībā ar IAM operācijām, kā noteikts šīs regulas III un IX pielikumā.”;

- b) panta 2. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“h) VCA, ko izmanto:

- i) bīstamo kravu pārvadājumiem;
- ii) VEMS.”;

- c) panta 5. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“c) VCA – saskaņā ar IX pielikumā noteiktajām prasībām.”;

- d) panta 5. punktam pievieno šādu otro daļu:
“Pirmās daļas a), b) un c) apakšpunkta gadījumā mācību organizācijas ievēro prasības, kas noteiktas Regulas (ES) Nr. 1178/2011 VII pielikumā (*Part-ORA*), nevis šīs regulas III pielikumā (*Part-ORO*). VCA mācības nodrošina tikai apstiprinātas mācību organizācijas.”;
- 4) regulas 8. pantu groza šādi:
- a) panta 1. punktu aizstāj ar šādu:
“1. CAT pārvadājumiem ar lidmašīnām un helikopteriem piemēro III pielikuma *FTL* apakšdaļas prasības.”;
- b) pievieno šādu punktu:
“5. Attiecībā uz lidojuma laika ierobežojumiem IAM ekspluatants ievēro tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktās prasības, kurā atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta, vai, ja ekspluatantam nav galvenās uzņēmējdarbības vietas, – tās dalībvalsts tiesību aktos noteiktās prasības, kurā ekspluatants ir iedibināts vai kurā ir tā pastāvīgā dzīvesvieta.”;
- 5) Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas III pielikumu;
- 6) Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas IV pielikumu;
- 7) Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas V pielikumu;
- 8) Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu groza saskaņā ar šīs regulas VI pielikumu;
- 9) Regulai (ES) Nr. 965/2012 pievieno IX pielikumu, kas noteikts šīs regulas VII pielikumā.

4. pants

Grozījumi Īstenošanas regulā (ES) 2017/373

Īstenošanas regulas (ES) 2017/373 IV pielikuma ATS.TR.305. punkta a) apakšpunktā iekļauj šādu 7.a) punktu:

“7.a) informācija par bezpilota gaisa kuģiem;”.

5. pants

Stāšanās spēkā un piemērošana

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

To piemēro no 2025. gada 1. maija.

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

Briselē, 2024. gada 10. aprīlī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN

I PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma FCL.010. punktu groza šādi:

a) definīcijā "Lidojuma laiks" trešo daļu par dirižabļiem aizstāj ar šādu:

"dirižabļiem – kopējais laiks no brīža, kad dirižablis tiek atbrīvots no masta, lai paceltos, līdz brīdim, kad dirižablis pēc lidojuma beigām apstājas un tiek nostiprināts pie masta;"

b) definīcijā "Lidojuma laiks" pievieno šādu ceturto daļu par gaisa kuģiem ar VTOL spēju:

"gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA) – kopējais laiks no brīža, kad pacelšanās nolūkā tiek ieslēgtas cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas, līdz brīdim, kad gaisa kuģis pēc lidojuma beigām apstājas un cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas tiek izslēgtas.";

c) definīciju "Helikopters" aizstāj ar šādu:

"Helikopters" ir rotorplāna veids, kas lidojuma laikā noturas gaisā galvenokārt ne vairāk kā divu rotoru un gaisa mijiedarbības rezultātā, un šos rotorus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.";

2) pielikuma FCL.060. punkta b) apakšpunkta ievadfrāzi aizstāj ar šādu:

"b) Lidmašīnas, helikopteri, vertikālās pacelšanās un nosēšanās gaisa kuģi, dirižabļi un gaisa kuģi ar VTOL spēju (VCA).

Komerčiālu gaisa pārvadājumu vai pasažieru pārvadājumu lidojumus ar gaisa kuģi pilots drīkst veikt:".

—

II PIELIKUMS

Īstenošanas regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikumu groza šādi:

1) pielikuma SERA.2010. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Gatavošanās lidojumam

Pirms lidojuma sākuma gaisa kuģa kapteinis iepazīstas ar visu pieejamo informāciju, kas saistīta ar plānoto darbību. Gatavošanās lidojumam, kad paredzēts izlidot no lidlauka apkaimes, un ikvienam IFR lidojumam ietver rūpīgu iepazīšanos ar pieejamajiem faktisko un prognozēto laikapstākļu ziņojumiem, ņemot vērā prasības attiecībā uz degvielu/enerģiju un rezerves kursu, ja lidojumu nav iespējams pabeigt paredzētajā kārtībā.”;

2) pielikuma SERA.4005. punkta a) apakšpunkta 12. punktu aizstāj ar šādu:

“12) lidojuma ilgums atkarībā no degvielas/enerģijas rezerves;”;

3) pielikuma SERA.4015. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Izmaiņas pirms izlidošanas iesniegtajā informācijā par lidojuma ilgumu atkarībā no degvielas vai enerģijas rezerves vai par kopējo cilvēku skaitu gaisa kuģī, ja šī informācija izlidošanas brīdī bijusi nepareiza, ir nozīmīgas izmaiņas lidojuma plānā, par kurām jāziņo.”;

4) pielikuma SERA.8015. punkta b) apakšpunkta 4. punktu aizstāj ar šādu:

“4) *Atkārtotas atļaujas iespējamā saņemšana lidojuma laikā.* Ja pirms izlidošanas paredzams, ka atkarībā no degvielas/enerģijas rezerves un atkārtotas atļaujas saņemšanas lidojuma laikā var tikt pieņemts lēmums lidot uz citu galamērķa lidlauku, tad par to paziņo attiecīgajām gaisa satiksmes vadības struktūrvienībām, iekļaujot lidojuma plānā informāciju par mainīto maršrutu (ja tas ir zināms) un mainīto galamērķi.”;

5) pielikuma SERA.8020. punkta d) apakšpunkta 1. un 2. punktu aizstāj ar šādiem:

“d) *Laikapstākļu pasliktināšanās zem VMC minimuma.* Ja kļūst acīmredzams, ka vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) nebūs iespējams veikt lidojumu saskaņā ar esošo lidojuma plānu, gaisa kuģis, kurš veic VFR lidojumu kā kontrolējamu lidojumu:

- 1) pieprasa izmainītu atļauju, kas gaisa kuģim ļauj turpināt lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) līdz galamērķim vai līdz rezerves lidlaukam vai ekspluatācijas vietai, vai atstāt gaisa telpu, kurā nepieciešama ATC atļauja; vai
- 2) ja nav iespējams saņemt atļauju saskaņā ar 1. punktu, turpina lidojumu vizuālajos meteoroloģiskajos apstākļos (VMC) un paziņo atbilstošajai ATC struktūrvienībai par pasākumiem, kas veikti, vai nu lai atstātu attiecīgo gaisa telpu, vai nosētos tuvākajā piemērotajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai”;

(6) pielikuma SERA.9005. punktā iekļauj šādu 7.a) punktu:

“7.a) informācija par bezpilota gaisa kuģiem;”;

(7) pielikuma SERA.11005. punkta ab) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“ab) Ja gaisa kuģis ir kļuvis par nelikumīgas iejaukšanās objektu, kapteinis cenšas veikt nosēšanos, tiklīdz tas iespējams, vai nu tuvākajā piemērotajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai arī lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, ko šajā nolūkā norādījusi kompetentā iestāde, ja vien gaisa kuģī izveidojusies situācija neliek rīkoties citādi.”;

8) pielikuma SERA.11012. punkta a) un b) apakšpunktu aizstāj šādiem:

“a) Ja pilots ziņo, ka iestājies degvielas/enerģijas minimuma stāvoklis, dispečers, tiklīdz tas iespējams, informē pilotu par jebkādu gaidāmu kavēšanos vai par to, ka kavēšanās nav gaidāma.

b) Ja degvielas/enerģijas līmenis samazinās tiktāl, ka rodas nepieciešamība izsludināt briesmu stāvokli, pilots saskaņā ar SERA.14095. punktu uz to norāda, pa radiotelefonu pārraidot briesmu signālu (MAYDAY (ESMU BRIESMĀS!)), kas, vēlams, izrunāts trīs reizes, un pēc tā norāda briesmu stāvokļa veidu (FUEL (DEGVIELA)).”;

9) pielikuma SERA.11015. punktu groza šādi:

a) S11-1. tabulā aili "Sērija 3" aizstāj ar šādu:

"3	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, pastāvīgu nosēšanās gaismu ieslēgšana un izmantojamā skrejceļa pārlidošana vai, ja pārtvertais gaisa kuģis ir helikopters/gaisa kuģis ar VTOL spēju, helikoptera/gaisa kuģa ar VTOL spēju nosēšanās zonas pārlidošana. Helikoptera/gaisa kuģa ar VTOL spēju gadījumā pārtverošais helikopters/gaisa kuģis ar VTOL spēju veic nosēšanās pieeju, paliekot karāšanās režīmā blakus nosēšanās zonai.	Nosēdieties šajā lidlaukā!	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) nolaišana, pastāvīgu nosēšanās gaismu ieslēgšana un sekošana pārtverošajam gaisa kuģim, un, ja pēc izmantojamā skrejceļa vai helikoptera/gaisa kuģa ar VTOL spēju nosēšanās zonas pārlidošanas nosēšanās tiek uzskatīta par drošu, nosēšanās veikšana.	Saprātu, izpildu."
----	--	----------------------------	---	--------------------

b) S11-2. tabulā aili "Sērija 4" aizstāj ar šādu:

"4	DIENĀ vai NAKTĪ – šasijas (ja tāda ir) pacelšana un nosēšanās gaismu mirkšķināšana, pārlidojot izmantojamo skrejceļu vai helikoptera/gaisa kuģa ar VTOL spēju nosēšanās zonu augstumā, kas ir lielāks nekā 300 m (1 000 pēdas), bet nepārsniedz 600 m (2 000 pēdas) (helikoptera gadījumā augstumā, kas ir lielāks nekā 50 m (170 pēdas), bet nepārsniedz 100 m (330 pēdas)) virs lidlauka līmeņa, un riņķošana virs izmantojamā skrejceļa vai helikoptera/gaisa kuģa ar VTOL spēju nosēšanās zonas. Ja nav iespējams mirkšķināt nosēšanās gaismas, jebkuru citu iespējamo gaismu mirkšķināšana.	Jūsu norādītais lidlauks nav piemērots.	DIENĀ vai NAKTĪ – ja ir vēlams, lai pārtvertais gaisa kuģis seko pārtverošajam gaisa kuģim līdz rezerves lidlaukam, tad pārtverošais gaisa kuģis paceļ savu šasiju (ja tāda ir) un izmanto 1. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim. Ja ir nolemts atlaist pārtverto gaisa kuģi, tad pārtverošais gaisa kuģis izmanto 2. sērijas signālus, kas paredzēti pārtverošajam gaisa kuģim.	Saprātu, sekot man! Saprātu, varat turpināt ceļu!"
----	--	---	---	---

c) 1. papildinājuma "Signāli" 4. punktu "GAISA KUĢU MANEVREŠANAS SIGNĀLI" groza šādi:

1) 4.1.1. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

"b) helikopteriem/gaisa kuģiem ar VTOL spēju – vietā, kur pilots vislabāk var saskatīt signalizētāju/manevru vadītāju.";

2) 4.1.2. punkta 16.–20. punktā 1.–3. zemsvītras piezīmes tekstu aizstāj ar šādu:

"⁽¹⁾ Izmanto helikopteriem/gaisa kuģiem ar VTOL spēju karāšanās režīmā.

"⁽²⁾ Izmanto helikopteriem/gaisa kuģiem ar VTOL spēju karāšanās režīmā.

"⁽³⁾ Izmanto helikopteriem/gaisa kuģiem ar VTOL spēju karāšanās režīmā.";

- d) 5. papildinājuma "Tehniskās specifikācijas, kas attiecas uz novērojumiem no gaisa kuģa un balss sakaru ziņojumiem" iedaļu "A. ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI" groza šādi:
2. iedaļas 2. punkta "SĪKI ZIŅOŠANAS NORĀDĪJUMI" [8. pozīciju] aizstāj ar šādu:
- "8. *pozīcija* REZERVE. Norāda vārdu "ENDURANCE" ("REZERVE") un degvielas/enerģijas rezervi stundās un minūtēs (4 cipari)."
-

III PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 I pielikumu groza šādi:

- 1) I pielikuma nosaukumu aizstāj ar šādu:
"I pielikums. II–IX pielikumā izmantoto terminu definīcijas";
- 2) pielikuma 21. punktu aizstāj ar šādu:
"21. "Šķēršļbrīva josla" ir attiecīgās iestādes kontrolē esoša, noteikta taisnstūrveida zona uz zemes vai ūdens, kas izvēlēta vai sagatavota kā piemērota zona, virs kuras gaisa kuģis var veikt daļu no sākotnējās augstuma uzņemšanas līdz noteiktam augstumam.";
- 3) pielikuma 26. punktu aizstāj ar šādu:
"26. "Degviela/enerģija neparedzētiem apstākļiem" ir degvielas/enerģijas daudzums, kas vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētu faktoru ietekmētu degvielas/enerģijas patēriņu līdz galamērķa lidlaukam vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukam.";
- 4) pielikuma 31. punktu aizstāj ar šādu:
"31. "Lidojuma kritiskie posmi" ir:
 - a) helikopteriem – manevrēšana, karāšanās, pacelšanās, nolaišanās beigu posms, otrais riņķis, nosēšanās, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris;
 - b) VCA – manevrēšana uz zemes ar pasažieriem nolūkā veikt lidojumu vai pēc nosēšanās, manevrēšana gaisā, karāšanās, pacelšanās, nolaišanās beigu posms, otrais riņķis (aiziešana otrajā riņķī), nosēšanās, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis.";
- 5) pielikuma 39. punktu aizstāj ar šādu:
"39. "DR attālums" ir horizontālais attālums, kuru helikopters vai VCA nolidojis no pieejamās pacelšanās distances beigām.";
- 6) pielikuma 48. punktu aizstāj ar šādu:
"48. "Nolaišanās beigu posma un pacelšanās zona (FATO)" ir helikoptera vai VCA ekspluatācijai noteikta zona, virs kuras tiek pabeigts nolaišanās manevra pēdējais posms līdz karāšanās vai nosēšanās darbībai un no kuras tiek sākts pacelšanās manevrs. Helikopteru ekspluatācijai atbilstīgi 1. klases parametriem un VCA ekspluatācijai kategorijā "Uzlabots" vai "Līdzvērtīgs" noteiktā zona ietver pieejamo pārtrauktas pacelšanās zonu.";
- 7) pielikuma 50.a punktu aizstāj ar šādu:
"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 no brīža, kad helikoptera rotoru lāpstas sāk griezties, lai helikopters paceltos, līdz brīdim, kad helikopters lidojuma beigās apstājas un tā rotoru lāpstas ir apstājušās;
 - c) VCA – kopējais laiks no brīža, kad pacelšanās nolūkā tiek ieslēgtas cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas, līdz brīdim, kad gaisa kuģis pēc lidojuma beigām apstājas un cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas tiek izslēgtas.";
- 8) pielikuma 53. punktu aizstāj ar šādu:
"53. "Virszemes avārijas dienestu personāls" ir jebkuru uz zemes bāzētu avārijas dienestu darbinieki (piemēram, policisti, ugunsdzēsēji u. c.), kas saistīti ar neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS) vai ar neatliekamās medicīniskās palīdzības VCA dienestu (VEMS) un kuru pienākumi kādā mērā saistīti ar attiecīgo gaisa kuģu ekspluatāciju.";

- 9) pielikuma 69. punkta a) apakšpunkta ii) punktu aizstāj ar šādu:
- “ii) helikopterā vai VCA esošajām personām nav iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu radītu iedarbību; vai”;
- 10) pielikuma 70. punktu aizstāj ar šādu:
- “70. “Nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkts (*LDP*)” ir:
- a) attiecībā uz helikopteriem – nosēšanās raksturojumu noteikšanai izmantojamais punkts, no kura, ja tajā ir notikusi dzinēja atteice, iespējams droši turpināt nosēšanos vai sākt pārtraukto nosēšanos;
 - b) attiecībā uz VCA – nosēšanās raksturojumu noteikšanai izmantojamais punkts, no kura pēc kritiskas veikspējas atteices (*CFP*) konstatēšanas iespējams droši turpināt nosēšanos vai sākt pārtraukto nosēšanos.”;
- 11) pielikuma 71. punktu aizstāj ar šādu:
- “71. “Pieejamā nosēšanās distance” ir:
- a) attiecībā uz lidmašīnām (*LDAA*) – skrejceļa garums, ko par pieejamu deklarējusi lidostas valsts un kas ir derīgs lidmašīnas noskrējienam pēc nosēšanās;
 - b) attiecībā uz helikopteriem (*LDAH*) – *FATO* garums plus jebkura papildu platība, ko par pieejamu deklarējusi lidostas valsts un kas ir derīga helikoptera nosēšanās manevra veikšanai no noteikta augstuma; un
 - c) attiecībā uz VCA (*LDV*) – *FATO* garums plus jebkura papildu platība, kas deklarēta kā pieejama un ir derīga VCA nosēšanās manevra veikšanai no noteikta augstuma.”;
- 12) pielikumā iekļauj šādu 71.a punktu:
- “71.a “Vajadzīgā nosēšanās distance (*LDR*)” ir:
- a) attiecībā uz helikopteriem (*LDRH*) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs, lai nosēstos un pilnībā apstātos no punkta 15 m (50 pēdu) augstumā virs nosēšanās virsmas; un
 - b) attiecībā uz VCA (*LDV*) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs, lai nosēstos un pilnībā apstātos no punkta 15 m (50 pēdu) augstumā virs nosēšanās virsmas.”;
- 13) pielikuma 78. punktu aizstāj ar šādu:
- “78. “Mediķis” ir medicīnas darbinieks, ko *HEMS* lidojuma laikā pārvadā helikopterā vai *VEMS* lidojuma laikā pārvadā VCA, tajā skaitā, bet ne tikai – ārsti, medmāsas un neatliekamās medicīniskās palīdzības darbinieki.”;
- 14) pielikuma 82. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) helikoptera pasažieriem vai VCA pasažieriem iespējams nodrošināt aizsardzību pret dabas apstākļu radītu iedarbību; un”;
- 15) pielikuma 96. punktu aizstāj ar šādu:
- “96. “Gaisa kuģa kapteinis” (*PIC*) ir pilots, kas norīkots pildīt kapteiņa pienākumus un atbild par drošu lidojuma norisi. Komerciālajos gaisa pārvadājumos ar lidmašīnām un helikopteriem gaisa kuģa kapteini sauc par komandieri.”;
- 16) pielikuma 102. punktu aizstāj ar šādu:
- “102. “Pieejamā pārtrauktas pacelšanās distance (*RTODA*)” ir:
- a) attiecībā uz helikopteriem (*RTODAH*) – nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas garums, kas deklarēts kā pieejams un ir derīgs helikopteru, ko ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, pārtrauktas pacelšanās pabeigšanai; vai
 - b) attiecībā uz VCA (*RTODAV*) – nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas garums, kas deklarēts kā pieejams un ir derīgs attiecīgās ekspluatācijas klases VCA pārtrauktas pacelšanās pabeigšanai.”;

17) pielikuma 103. punktu aizstāj ar šādu:

“103. “Vajadzīgā pārtrauktas pacelšanās distance (RTODR) ir:”

- a) attiecībā uz helikopteriem (RTODRH) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā helikopters pilnībā apstājas pēc dzinēja atteices un pēc tam, kad pacelšanās pārtraukta lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties;
- b) attiecībā uz VCA (RTODRV) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā VCA pilnībā apstājas, pabeidzot pārtrauktu pacelšanos, pēc kritiskas veiktspējas atteices (CFP) konstatēšanas lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties.”;

18) pielikuma 104.a punktu aizstāj ar šādu:

“104.a “Droša nosēšanās” degvielas/enerģijas stratēģijas vai degvielas/enerģijas shēmu kontekstā ir nosēšanās vai nu piemērotā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai arī piemērotā vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā vai novirzīšanas vietā tā, ka atliek vismaz kritiskās degvielas/enerģijas rezerves daudzums, un atbilstīgi piemērojamajām ekspluatācijas procedūrām un lidlauka ekspluatācijas minimumiem.”;

19) pielikuma 111. punktu aizstāj ar šādu:

“111. “Lēmuma pieņemšanas punkts paceļoties (TDP)” ir:

- a) attiecībā uz helikopteriem – pacelšanās raksturojumu noteikšanai izmantojamais punkts, no kura, ja tajā notiek dzinēja atteice, pacelšanos var pārtraukt vai droši turpināt;
- b) attiecībā uz VCA – pirmais punkts, kuru nosaka, ņemot vērā ātrumu un augstumu, un no kura var veikt turpinātu pacelšanos ar sertificēto minimālo veiktspēju (CMP) pēc CFP konstatēšanas, un ir pēdējais punkts pacelšanās trajektorijā, no kura tiek nodrošināta pārtrauktā pacelšanās.”;

20) pielikuma 113. punktu aizstāj ar šādu:

“113. “Pieejamā pacelšanās distance (TODA)” ir:

- a) attiecībā uz helikopteriem (TODAH) – nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas garums plus tādas helikopteru šķēršļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums, kas deklarēta kā pieejama un ir piemērota helikoptera pacelšanās pabeigšanai;
- b) attiecībā uz VCA (TODAV) – nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas garums plus tādas šķēršļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums, kas deklarēta kā pieejama un ir piemērota VCA pacelšanās pabeigšanai.”;

21) pielikuma 114. punktu aizstāj ar šādu:

“114. “Vajadzīgā pacelšanās distance (TODR)” ir:

- a) attiecībā uz helikopteriem (TODRH) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā pēc kritiskā dzinēja atteices konstatēšanas TDP punktā, bet pārējiem dzinējiem darbojoties, nepārsniedzot apstiprinātos ekspluatācijas ierobežojumus, tiek sasniegts drošs pacelšanās ātrums (V_{Toss}), izraudzītais augstums un pozitīvs augstuma uzņemšanas gradients;
- b) attiecībā uz VCA (TODRV) – horizontālais attālums, kas vajadzīgs no pacelšanās sākuma līdz punktam, kurā pēc kritiskas veiktspējas atteices (CFP) konstatēšanas TDP punktā tiek sasniegti droši šķēršļu pārlidošanas apstākļi un pozitīvs augstuma uzņemšanas gradients.”;

22) pielikuma 115. punktu aizstāj ar šādu:

“115. “Pacelšanās trajektorija” ir:

- a) viena kritiskā dzinēja atteices gadījumā – vertikālā un horizontālā trajektorija no konkrēta punkta pacelšanās posmā līdz 1 500 pēdu augstumam virs zemes lidmašīnām un līdz 1 000 pēdu augstumam virs zemes helikopteriem;
- b) attiecībā uz VCA – kritiskas veiktspējas atteices (CFP) gadījumā – vertikālā un horizontālā trajektorija no pacelšanās punkta līdz punktam, kurā VCA ir tādā augstumā virs pacelšanās posma pacēluma, kas ir saderīgs ar maršruta profilu un nepārsniedz 305 m (1 000 pēdas).”;

- 23) pielikuma 116. punktu aizstāj ar šādu:
“116. “Pacelšanās masa” ir masa, kas ietver visus gaisa kuģī esošos priekšmetus un personas, helikopteriem vai VCA pacelšanās sākumā un lidmašīnām pacelšanās ieskrējiena laikā.”;
- 24) pielikuma 118. punktu aizstāj ar šādu:
“118. “Tehniskās apkalpes loceklis” ir HEMS, VEMS, HHO vai NVIS komerciālajos gaisa pārvadājumos iesaistīts apkalpes loceklis, kas nav lidojuma apkalpes vai salona apkalpes loceklis un kam ekspluatants uzticējies gaisa kuģī vai uz zemes palīdzēt pilotam pildīt HEMS, VEMS, HHO vai NVIS darbības, kurās var būt jāizmanto īpašas gaisa kuģa iekārtas.”;
- 25) pievieno šādu 130., 131., 132., 133., 134., 135., 136., 137., 138., 139., 140., 141., 142. un 143. punktu:
130. “Pārvietošana uz zemes” ir gaisa kuģa pārvietošana lidlauka vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka kustības zonā, izmantojot ārēju aprīkojumu vai palīgierīces, kuru piedziņu nenodrošina gaisa kuģis.
131. “Personāls uz zemes” ir personāls, kas nav lidojuma apkalpes locekļi vai tehniskās apkalpes locekļi un kam ir uzticēti uzdevumi, kuri saistīti ar VCA pārvietošanu uz zemes vai jebkādu citu gaisa kuģim sniegtu palīdzību uz zemes, un kas ir apmācīts saistībā ar attiecīgajām ekspluatācijas un drošības procedūrām.
132. “Kategorija “Uzlabots”” ir kategorija VCA sertifikācijai un ekspluatācijai, saskaņā ar kuru gaisa kuģis atbilst prasībām nolūkā veikt turpinātu drošu lidojumu un nosēšanos pēc kritiskas veiktspējas atteices (CFP).
133. “Sertificētā minimālā veiktspēja (CMP)” attiecībā uz VCA ir veiktspējas datu kopums, kas iegūts, ņemot vērā atsevišķu atteižu un tādu atteižu kombināciju, kas nav ļoti maz ticamas, ietekmi uz nominālajiem veiktspējas parametriem.
134. “Turpināts drošs lidojums un nosēšanās (CSFL)” attiecībā uz VCA, ko ekspluatē kategorijā “Uzlabots”, nozīmē, ka gaisa kuģis spēj veikt turpinātu kontrolētu lidojumu un nosēšanos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, iespējams, izmantojot ārkārtas procedūras, un tam nav nepieciešamas izcilas pilota prasmes vai spēks.
135. “Kritiska veiktspējas atteice (CFP)” attiecībā uz VCA ir atteice vai atteižu kombinācija, kas izraisa attiecīgā lidojuma posma un veiktspējas parametra maksimālu pasliktināšanos; kritisko veiktspējas atteižu kopumu izmanto, lai noteiktu sertificēto minimālo veiktspēju (CMP).
136. “Ierobežots lidojums virs ūdens” ir IAM operācija ar VCA, kas tiek veikta virs ūdens ar ierobežotu lidojuma laiku.
137. “VEMS tehniskās apkalpes loceklis” ir tehniskās apkalpes loceklis (TCM), kas ir norīkots uz VEMS lidojumu, lai palīdzētu pilotam lidojuma laikā un aprūpētu jebkuru personu, kurai nepieciešama medicīniskā palīdzība.
138. “VEMS ekspluatācijas bāze” ir vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks, kurā VCA, tā lidojuma apkalpe un VEMS apkalpes locekļi dežurē VEMS lidojumu veikšanai.
139. “VEMS ekspluatācijas vieta” ir ekspluatācijas vieta, ko gaisa kuģa kapteinis izvēlējies VEMS lidojumiem, kā arī nosēšanās un pacelšanās darbībām.
140. “Vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks” ir zemes vai ūdens zona vai attiecīga konstrukcija, ko izmanto vai ko paredzēts izmantot VCA nosēšanās un pacelšanās un VCA pārvietošanas vajadzībām.
141. “Piemērots vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks” ir vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks, kurā var ekspluatēt VCA, ņemot vērā gaisa kuģa izmērus, svaru, nolaišanās un izlidošanas trajektorijas, un kurā ir nodrošināti pakalpojumi un iekārtas, kas nepieciešamas paredzētajam operācijas veidam, un kurš ir pieejams paredzamajā izmantošanas laikā.
142. “VTOL drošs pacelšanās ātrums (V_{TOSS})” ir minimālais ātrums, ar kādu ar TDP punktā konstatētu CFP var panākt augstuma uzņemšanu, ja VCA tiek ekspluatēts kategorijā “Uzlabots”.
143. “Pilotējams VCA” ir VCA, ko pilotē vismaz viens gaisa kuģī esošs pilots.”

IV PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 II pielikumu (*Part-ARO*) groza šādi:

- 1) OPS apakšdaļas "Gaisa kuģu ekspluatācija" I sadaļas virsrakstu aizstāj ar šādu:

"I SADAĻA

Komerciālu gaisa pārvadājumu (CAT) ekspluatantu un inovatīvas gaisa mobilitātes (IAM) ekspluatantu sertifikācija;

- 2) pielikuma ARO.OPS.200. punkta b) apakšpunkta 1. punktu aizstāj ar šādu:
"1) komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām un helikopteriem un inovatīvas gaisa mobilitātes (IAM) operācijām ar VCA – ekspluatācijas specifikācijās, kā noteikts II papildinājumā; vai";
- 3) pēc pielikuma ARO.OPS.220. punkta iekļauj šādu ARO.OPS.224. punktu:

"ARO.OPS.224. Degvielas/enerģijas shēmu apstiprināšana IAM operācijām

- a) Kompetentā iestāde apstiprina IAM ekspluatanta piedāvāto degvielas/enerģijas shēmu, ja ekspluatants pierāda atbilstību IX pielikuma UAM.OP.VCA.190., UAM.OP.VCA.191., UAM.OP.VCA.192. un UAM.OP.VCA.195. punkta prasībām.
 - b) Turklāt kompetentā iestāde:
 - 1) novērtē, vai IAM ekspluatanta pārvaldības sistēma un drošības riska pārvaldības process var atbalstīt ierosinātās individuālās degvielas/enerģijas shēmas īstenošanu; un
 - 2) izstrādā pārraudzības plānu, kura mērķis ir periodiski novērtēt IAM ekspluatanta pašreizējo degvielas/enerģijas shēmu, lai pārbaudītu shēmas atbilstību piemērojamajām prasībām vai lemtu, vai shēma būtu jāgroza vai jāatceļ.
- 4) pielikuma ARO.OPS.225. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu:

"ARO.OPS.225 Degvielas/enerģijas shēmu apstiprināšana – lidmašīnas un helikopteri;

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

“I papildinājums

GAISA KUĢA EKSPLUATANTA APLIECĪBA		
(Gaisa pārvadātāju apstiprinājuma noteikumi)		
Ekspluatācijas veidi:		
Komerciāli gaisa pārvadājumi (CAT) <input type="checkbox"/> Pasažieri; <input type="checkbox"/> Krava; <input type="checkbox"/> Citi ⁽¹⁾ : Inovātīva gaisa mobilitāte (IAM) <input type="checkbox"/> Pasažieri; <input type="checkbox"/> Krava; <input type="checkbox"/> Citi ⁽¹⁾ :		
(4)	Ekspluatanta valsts ⁽²⁾ Izdevējiestāde ⁽³⁾	(5)
AOC Nr. ⁽⁶⁾ :	Ekspluatanta nosaukums ⁽⁷⁾ Veic komercdarbību kā (komercnosaukums) ⁽⁸⁾ Ekspluatanta pasta adrese ⁽¹⁰⁾ : Tālrunis ⁽¹¹⁾ : Fakss: E-pasts:	Ekspluatācijas punkti saziņai: ⁽⁹⁾ Informācija par kontaktpunktu, kur bez liekas kavēšanās var sazināties ar operatīvo vadību, ir norādīta ⁽¹²⁾ .
<input type="checkbox"/> Šī apliecība apliecina, ka ⁽¹³⁾ ir atļauts veikt komerciālus gaisa pārvadājumus (CAT), kā noteikts pievienotajās ekspluatācijas specifikācijās, saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumu un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem.		
<input type="checkbox"/> Šī apliecība apliecina, ka ⁽¹³⁾ ir atļauts veikt inovatīvas gaisa mobilitātes (IAM) operācijas, kā noteikts pievienotajās ekspluatācijas specifikācijās, saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatu un saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 V pielikumu un tās deleģētajiem un īstenošanas aktiem.		
Izdošanas datums ⁽¹⁴⁾ :	Vārds, uzvārds un paraksts ⁽¹⁵⁾ : Amats:	
⁽¹⁾ Norāda cita veida pārvadājumus. ⁽²⁾ Aizstāj ar ekspluatanta valsts nosaukumu. ⁽³⁾ Aizstāj ar kompetentās izdevējiestādes identifikāciju. ⁽⁴⁾ Tikai kompetentās iestādes lietošanai. ⁽⁵⁾ Tikai kompetentās iestādes lietošanai. ⁽⁶⁾ Apstiprinājuma atsauce, ko izdevusi kompetentā iestāde. ⁽⁷⁾ Aizstāj ar reģistrēto ekspluatanta nosaukumu. ⁽⁸⁾ Ekspluatanta komercnosaukums, ja atšķiras. Pirms komercnosaukuma norāda “Veic komercdarbību kā”. ⁽⁹⁾ Kontaktinformācija ietver tālruņa un faksa numurus ar valsts kodu un e-pasta adresi (ja tāda ir), ar kuru starpniecību bez liekas kavēšanās var sazināties ar operatīvo vadību jautājumos, kas saistīti ar lidojuma operācijām, lidojumperīgumu, lidojuma un salona apkopes locekļu kompetenci, bīstamajiem izstrādājumiem un citiem attiecīgiem jautājumiem. ⁽¹⁰⁾ Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese. ⁽¹¹⁾ Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālrunis un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir. ⁽¹²⁾ Norāda kontrolēto dokumentu, kas glabājas gaisa kuģī un kurā norādīta kontaktinformācija, precizējot attiecīgo punktu vai lappusi. Piemēram: “... kontaktinformācija norādīta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, vispārīga informācija/pamatinformācija, 1. nodaļas 1.1. punkts”; vai “... norādīta ekspluatācijas specifikācijās, 1. lappusē”; vai “... norādīta šā dokumenta papildinājumā”. ⁽¹³⁾ Reģistrētais ekspluatanta nosaukums. ⁽¹⁴⁾ AOC izdošanas datums (dd.mm.gggg.). ⁽¹⁵⁾ Kompetentās iestādes pārstāvja amats, vārds, uzvārds un paraksts. Turklāt AOC var apzīmogat ar oficiālu zīmogu.		
EASA 138. veidlapa – 3. izdevums		

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

“II papildinājums

EKSPLUATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemērojot lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apstiprinātos nosacījumus)				
Izdevējiestādes kontaktinformācija Tālrunis ⁽¹⁾ : _____; Fakss: _____; E-pasts: _____				
AOC ⁽²⁾ :	Ekspluatanta nosaukums ⁽³⁾ :	Datums ⁽⁴⁾ :	Paraksts:	
Veic komercdarbību kā (komercnosaukums):				
Ekspluatācijas specifikāciju Nr.:				
Gaisa kuģa modelis ⁽⁵⁾ : Reģistrācijas zīmes ⁽⁶⁾ :				
Ekspluatācijas veidi: Komerčiāli gaisa pārvadājumi (CAT) <input type="checkbox"/> Pasažieri <input type="checkbox"/> Krava <input type="checkbox"/> Citi ⁽⁷⁾ : _____ Inovatīva gaisa mobilitāte (IAM) <input type="checkbox"/> Pasažieri <input type="checkbox"/> Krava <input type="checkbox"/> Citi ⁽⁷⁾ : _____				
Ekspluatācijas apgabals ⁽⁸⁾ :				
Īpaši ierobežojumi ⁽⁹⁾ :				
Īpaši apstiprinājumi:	Ir	Nav	Specifikācija ⁽¹⁰⁾	Piezīmes
Bīstami izstrādājumi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos				
Pacelšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ⁽¹¹⁾ : ... m	
Nolaišanās un nosēšanās	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹²⁾ DA/H: ...pēdas, RVR: ...m	
Ekspluatācijas kredīti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ⁽¹³⁾ DA/H: ...pēdas, RVR: ...m	
RVSM ⁽¹⁴⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ⁽¹⁵⁾ <input type="checkbox"/> Neattiecas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksimālais novirzes laiks ⁽¹⁶⁾ : ... minūtes	
Kompleksas navigācijas specifikācijas PBN darbībām ⁽¹⁷⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		⁽¹⁸⁾
Navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lidmašīnu ar vienu turbodzinēju ekspluatācija naktī vai instrumentālajos meteoroloģiskajos apstākļos (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽¹⁹⁾	
Helikopteru ekspluatācija, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteru ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopteru lidojumi atklātā jūrā	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Gaisa kuģu ar VTOL spēju ekspluatācija neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumos (VEMS)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Salona apkalpes apmācība ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
CC atestāta izdošana ⁽²¹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
B tipa EFB lietotņu izmantošana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²²⁾	
Lidojumderīguma uzturēšana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	⁽²³⁾	
Citi ⁽²⁴⁾				

- ⁽¹⁾ Kompetentās iestādes kontaktāruņa numurs ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, kā arī faksa numuru, ja ir.
- ⁽²⁾ Norāda attiecīgās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numuru.
- ⁽³⁾ Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un ekspluatanta komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norāda "Veic komercdarbību kā".
- ⁽⁴⁾ Ekspluatācijas specifikāciju izdošanas datums (dd.mm.gggg.) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
- ⁽⁵⁾ Norāda ICAO piešķirto apzīmējumu, kas ietver gaisa kuģa modeli neattiecas visi īpašie apstiprinājumi, gaisa kuģa ražotāju, ja tāds ir piešķirts (piemēram, Boeing-737-3K2 vai Boeing-777-232), vai attiecīgā gadījumā norāda gaisa kuģa ar VTOL spēju ražotāju, modeli un sēriju.
- ⁽⁶⁾ Reģistrācijas zīmes ir norādītas vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi. Ja uz attiecīgo gaisa kuģa modeli neattiecas visi īpašie apstiprinājumi, gaisa kuģu reģistrācijas zīmes var norādīt attiecīgā īpašā apstiprinājuma ailē "Piezīmes".
- ⁽⁷⁾ Norāda citu pārvadājumu veidu (piemēram, neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšana).
- ⁽⁸⁾ Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai konkrētus maršrūtus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu vai reģionu robežas).
- ⁽⁹⁾ Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai VFR, tikai dienā u. c.).
- ⁽¹⁰⁾ Šajā ailē norāda katra apstiprinājuma vai apstiprinājuma tipa vismazāk stingros kritērijus (norāda atbilstīgos kritērijus).
- ⁽¹¹⁾ Norāda apstiprināto minimālo pacelšanās RVR metros. Ja piešķirti dažādi apstiprinājumi, katram apstiprinājumam var izmantot atsevišķu rindu.
- ⁽¹²⁾ Norāda piemērojamo precīzas nolaišanās kategoriju: CAT II vai CAT III. Norāda minimālo RVR metros un DH pēdās. Katrai norādītajai nolaišanās kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
- ⁽¹³⁾ Norāda piemērojamo ekspluatācijas kredītu: SA CAT I, SA CAT II, EFVS u. c. Norāda minimālo RVR metros un DH pēdās. Katram norādītajam ekspluatācijas kredītam izmanto atsevišķu rindu.
- ⁽¹⁴⁾ Rūtiņu "Neattiecas" drīkst atzīmēt tikai tad, ja maksimālais mākoņu apakšējās robežas augstums gaisa kuģim ir zem FL290.
- ⁽¹⁵⁾ Palielināta tūluma lidojumi (ETOPS) pašlaik attiecas tikai uz gaisa kuģiem ar diviem dzinējiem. Tāpēc rūtiņu "Neattiecas" drīkst atzīmēt tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir mazāk vai vairāk nekā divi dzinēji.
- ⁽¹⁶⁾ Var norādīt arī robeždistanci (jūras jūdzēs), kā arī dzinēja tipu.
- ⁽¹⁷⁾ Veiktspējas navigācija (PBN): katram kompleksas PBN īpašajam apstiprinājumam (piemēram, RNP AR APCH) izmanto atsevišķu rindu; ailē "Specifikācija" vai ailē "Piezīmes", vai abās ailēs norāda atbilstīgos ierobežojumus. Īpaši procedūras apstiprinājumi konkrētām RNP AR APCH procedūrām var būt norādīti vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.
- ⁽¹⁸⁾ Norāda, vai īpašais apstiprinājums attiecas tikai uz konkrētiem skrejceļiem vai lidlaukiem, vai abiem.
- ⁽¹⁹⁾ Norāda konkrēto gaisa kuģa korpusa vai dzinēja kombināciju.
- ⁽²⁰⁾ Apstiprinājums vadīt apmācības kursu un eksāmenu, kas jānokārto pretendentiem, kuri vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikuma (CC daļas) noteikumiem.
- ⁽²¹⁾ Apstiprinājums salona apkalpes locekļa apliecību izdošanai, kā noteikts Regulas (ES) Nr. 1178/2011 V pielikumā (CC daļa).
- ⁽²²⁾ Norāda B tipa EFB lietotņu sarakstu un EFB aparatūras atsauci (pārnēsājamām EFB). Šis saraksts ir ietverts vai nu ekspluatācijas specifikācijās, vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās ekspluatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas lappusi.
- ⁽²³⁾ Par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldību atbildīgās organizācijas apstiprinājuma numurs un atsauce uz attiecīgo regulu (piemēram, Regulas (ES) Nr. 1321/2014 Vc pielikums (CAMO daļa)).
- ⁽²⁴⁾ Šeit var norādīt citus apstiprinājumus vai datus, katram apstiprinājumam izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, tsskrējienu nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās darbības, samazināta vajadzīgā nosēšanās distance, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, palielinātu sānsveres leņķu izmantošana, maksimālā distance no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez ETOPS apstiprinājuma).

EASA 139. veidlapa – 8. izdevums.

V PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu (*Part-ORO*) groza šādi:

- 1) pielikuma ORO.GEN.005. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.GEN.005. Darbības joma

Šajā pielikumā noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantam, kurš veic:

- a) komerciālu gaisa pārvadājumu (*CAT*) lidojumus;
 - b) komerciālu specializētu ekspluatāciju;
 - c) nekomerciālu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju;
 - d) nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju;
 - e) inovatīvas gaisa mobilitātes (*IAM*) operācijas.”;
- 2) pielikuma ORO.GEN.140. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Piekļuve a) apakšpunktā minētajam gaisa kuģim:
- i) attiecībā uz *CAT* lidojumiem ar lidmašīnām un helikopteriem – ietver iespēju iekļūt gaisa kuģī un tajā uzturēties lidojuma laikā, ja vien drošības apsvērumu dēļ komandieris nav pieņēmis pretēju lēmumu attiecībā uz piekļuvi lidojuma apkalpes nodalījumam saskaņā ar *CAT.GEN.MPA.135.* punktu;
 - ii) attiecībā uz *IAM* operācijām ar *VCA* – ietver iespēju iekļūt gaisa kuģī un tajā uzturēties lidojuma laikā, ja vien drošības apsvērumu dēļ gaisa kuģa kapteinis nav pieņēmis pretēju lēmumu saskaņā ar *IAM.GEN.MVCA.135.* punktu.”;
- 3) pielikuma ORO.GEN.310. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.GEN.310. AOC norādīto lidmašīnu vai helikopteru izmantošana nekomerciālai ekspluatācijai un specializētai ekspluatācijai

- a) Ekspluatanta AOC norādītā lidmašīna vai helikopters var palikt AOC, ja to ekspluatē kādā no šādām situācijām:
 - 1) AOC turētājs pats izmanto specializētai ekspluatācijai saskaņā ar VIII pielikumu (*Part-SPO*);
 - 2) citi ekspluatanti izmanto nekomerciālai ekspluatācijai ar gaisa kuģiem ar dzinēju vai specializētai ekspluatācijai, ko veic saskaņā ar VI pielikumu (*Part-NCC*), VII pielikumu (*Part-NCO*) vai VIII pielikumu (*Part-SPO*), ar nosacījumu, ka gaisa kuģi izmanto nepārtrauktā laikposmā, kas nepārsniedz 30 dienas.
- b) Ja lidmašīnu vai helikopteru izmanto saskaņā ar a) apakšpunkta 2) punktu, AOC turētājs, kas nodrošina lidmašīnu vai helikopteru, un ekspluatants, kas izmanto lidmašīnu vai helikopteru, nosaka procedūru, kurā:
 - 1) skaidri norāda, kurš ekspluatants atbild par katra lidojuma vadību, un apraksta, kā lidojuma vadība tiek nodota starp ekspluatantiem;
 - 2) apraksta lidmašīnas vai helikoptera nodošanas procedūru pēc atdošanas atpakaļ AOC turētājam.

Šo procedūru iekļauj katra ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai līgumā, kas noslēgts starp AOC turētāju un ekspluatantu, kurš izmanto lidmašīnu vai helikopteru saskaņā ar a) apakšpunkta 2) punktu. AOC turētājs izveido šāda līguma paraugu. Šiem līgumiem piemēro ORO.GEN.220. punktu.

AOC turētājs un ekspluatants, kas izmanto lidmašīnu vai helikopteru saskaņā ar a) apakšpunkta 2. punktu, nodrošina, ka par šo procedūru tiek informēts attiecīgais personāls.

- c) AOC turētājs iesniedz kompetentajai iestādei b) apakšpunktā minēto procedūru iepriekšējam apstiprinājumam. AOC turētājs ar kompetento iestādi vienojas par to, kādā veidā un cik bieži to saskaņā ar ORO.GEN.130. punkta c) apakšpunktu informē par lidojumu vadības nodošanu.
- d) Saskaņā ar a) apakšpunktu izmantotās lidmašīnas vai helikoptera lidojumderīguma uzturēšanu pārvalda organizācija, kas atbild par AOC ietvertās lidmašīnas vai helikoptera lidojumderīguma uzturēšanu saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1321/2014.
- e) AOC turētājs, kas nodrošina lidmašīnu vai helikopteru saskaņā ar a) apakšpunktu:
- 1) savā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norāda nodrošinātās lidmašīnas vai helikoptera reģistrācijas zīmes un šīs lidmašīnas vai helikoptera ekspluatācijas veidu;
 - 2) vienmēr ir informēts un reģistrē visus ekspluatantus, kas jebkurā brīdī veic lidmašīnas vai helikoptera lidojuma vadību, līdz lidmašīna vai helikopters ir atdots atpakaļ AOC turētājam;
 - 3) nodrošina, ka tā ieviestie apdraudējuma identificēšanas, riska novērtēšanas un mazināšanas pasākumi attiecas uz visiem ar šo lidmašīnu vai helikopteru veiktajiem lidojumiem.
- f) Ekspluatants, kas izmanto lidmašīnu vai helikopteru saskaņā ar a) apakšpunktu, nodrošina, ka attiecībā uz ekspluatāciju, ko veic saskaņā ar VI pielikumu (*Part-NCC*) un VIII pielikumu (*Part-SPO*), ir izpildīti visi šādi nosacījumi:
- 1) katrs lidojums, ko veic tā vadībā, tiek reģistrēts lidmašīnas vai helikoptera tehniskajā borta žurnālā;
 - 2) lidmašīnas vai helikoptera sistēmās vai konfigurācijā netiek veiktas nekādas izmaiņas;
 - 3) par visiem defektiem vai tehniskiem darbības traucējumiem, kas rodas, kad lidmašīnas vai helikoptera lidojums notiek tā vadība, tiek ziņots d) apakšpunktā minētajai organizācijai;
 - 4) AOC turētājs saņem visu tādu ar lidmašīnas vai helikoptera lidojumiem saistīto ziņojumu par atgadījumiem kopijas, kas aizpildīti saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 376/2014 un Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1018 (*).

(*) Komisijas Īstenošanas regula (ES) 2015/1018 (2015. gada 29. jūnijs), ar ko nosaka sarakstu, kurā klasificēti atgadījumi civilajā aviācijā, par kuriem obligāti jāziņo saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 376/2014 (OV L 163, 30.6.2015., 1. lpp., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj);

- 4) pielikuma ORO.AOC.100. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.AOC.100. Pieteikšanās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) saņemšanai

- a) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (*) , pirms sākt CAT lidojumus ar lidmašīnām vai helikopteriem vai IAM operācijas ar VCA, ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu AOC saņemšanai un iegūst šādu kompetentās iestādes izdotu AOC.
- b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādu informāciju:
- 1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese un pasta adrese;
 - 2) ierosinātās ekspluatācijas apraksts, ietverot to gaisa kuģu tipu(-us) un skaitu, kurus paredzēts ekspluatēt;
 - 3) pārvaldības sistēmas, tajā skaitā organizācijas struktūras, apraksts;
 - 4) atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds;
 - 5) saskaņā ar ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktu iecelto personu vārds, uzvārds, kā arī viņu kvalifikācija un pieredze;
 - 6) ORO.MLR.100. punktā prasītās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas kopija;

- 7) paziņojumu par to, ka pieteikuma iesniedzējs ir pārbaudījis visu kompetentajai iestādei iesniegto informāciju un to atzinis par atbilstošu piemērojamajām prasībām.
- c) Pieteikuma iesniedzēji kompetentajai iestādei pierāda, ka:
- 1) CAT lidojumi ar lidmašīnām un helikopteriem atbilst Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma, šā pielikuma (*Part-ORO*), šīs regulas IV pielikuma (*Part-CAT*) un V pielikuma (*Part-SPA*) un Komisijas Regulas (ES) 2015/640 (**) I pielikuma (26. daļas) pamatprasībām;
 - (1a) IAM operācijas ar VCA atbilst Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma, šā III pielikuma (*Part-ORO*), šīs regulas V pielikuma (*Part-SPA*) un IX pielikuma (*Part-IAM*) un Regulas (ES) 2015/640 I pielikuma (26. daļas) pamatprasībām;
 - 2) visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir izdots lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012 vai tie ir nomāti bez apkalpes saskaņā ar ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunktu; un
 - 3) to organizācija un pārvaldība ir piemērota un pienācīgi saskaņota ar plānotās ekspluatācijas mērogu un tvērumu.
- (*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) ar kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2008/1008/oj>).
- (**) Komisijas Regula (ES) 2015/640 (2015. gada 23. aprīlis) par lidojumderīguma papildu specifikācijām konkrēta veida ekspluatācijai un ar ko groza Regulu (ES) Nr. 965/2012 (OV L 106, 24.4.2015., 18. lpp., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).”;
- 5) pielikuma ORO.AOC.125. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.AOC.125. AOC turētāja AOC norādīto lidmašīnu vai helikopteru nekomerciāla ekspluatācija

- a) AOC turētājs saskaņā ar VI pielikumu (*Part-NCC*) vai VII pielikumu (*Part-NCO*) var veikt to lidmašīnu vai helikopteru nekomerciālu ekspluatāciju, kas norādīti tā AOC ekspluatācijas specifikācijās vai tā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ar nosacījumu, ka AOC turētājs šādu ekspluatāciju sīki apraksta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, iekļaujot:
- 1) norādi uz piemērojamajām prasībām;
 - 2) CAT lidojumiem un nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirību aprakstu;
 - 3) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras;
- b) AOC turētājs ievēro:
- 1) VIII pielikumu (*Part-SPO*), veicot pārbaudes lidojumus pēc tehniskās apkopes ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju;
 - 2) VII pielikumu (*Part-NCO*), veicot pārbaudes lidojumus pēc tehniskās apkopes ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju;
- c) AOC turētājam, kas veic a) un b) apakšpunktā minētos lidojumus, nav prasīts iesniegt deklarāciju saskaņā ar šo pielikumu.
- d) AOC turētājs norāda lidojuma veidu, kā norādīts tā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ar lidojumu saistītajos dokumentos (lidojuma veikšanas plānā, iekraušanas lapā un citos attiecīgajos dokumentos).”;

- 6) pielikuma ORO.MLR.100. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) OM saturs atspoguļo prasības, kas noteiktas attiecīgi šajā pielikumā, IV pielikumā (*Part-CAT*), V pielikumā (*Part-SPA*), VI pielikumā (*Part-NCC*), VIII pielikumā (*Part-SPO*) un IX pielikumā (*Part-IAM*) un nav pretrunā nosacījumiem, kas iekļauti attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) ekspluatācijas specifikācijās, SPO atļaujā vai deklarācijā un īpašo apstiprinājumu sarakstā.”;
- 7) pielikuma ORO.MLR.101. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.MLR.101. Lidojumu veikšanas rokasgrāmata – struktūra CAT lidojumiem un IAM operācijām

Izņemot lidojumus ar tādām viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas, vai tādiem nekompleksiem viendzinēja helikopteriem, kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas, kuri paceļas un nosēžas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā saskaņā ar VFR dienā, lidojumu veikšanas rokasgrāmatas (OM) galvenā struktūra ir šāda:

- a) A daļa: vispārējā informācija/pamatinformācija, kas ietver ar tipu nesaistītu ekspluatācijas politiku, instrukcijas un procedūras;
- b) B daļa: ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistīti temati, kas ietver visas ar konkrēto gaisa kuģa tipu saistītas instrukcijas un procedūras, ņemot vērā tipu/klašu, variantu vai ekspluatanta izmantotu individuālu gaisa kuģu atšķirības;
- c) C daļa: CAT lidojumi ar lidmašīnām un helikopteriem, kas ietver instrukcijas un informāciju par maršrutu/funkciju/apgabalu un lidlauku/ekspluatācijas vietu, vai IAM operācijas ar VCA, kas ietver instrukcijas un informāciju par maršrutu/funkciju/apgabalu un vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku/novirzīšanas vietu/ekspluatācijas vietu;
- d) D daļa: apmācība, tajā skaitā visas personāla mācību instrukcijas, kas nepieciešamas drošai ekspluatācijai.”;
- 8) pielikuma ORO.MLR.115. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Šādus reģistrus uzglabā vismaz piecus gadus:
- 1) attiecībā uz lidmašīnu un helikopteru CAT ekspluatantiem un VCA IAM ekspluatantiem – ORO.GEN.200. punktā minēto darbību reģistrus;
 - 2) attiecībā uz deklarētiem ekspluatantiem – ekspluatanta deklarācijas kopiju, detalizētu informāciju par apstiprinājumiem, ko tie saņēmuši, un lidojumu veikšanas rokasgrāmatu;
 - 3) attiecībā uz SPO atļauju turētājiem – papildus a) apakšpunkta 2. punktā prasītajam ierakstus saistībā ar riska novērtējumu, kas veikts saskaņā ar SPO.OP.230. punktu, un saistītajām standarta ekspluatācijas procedūrām.”;
- 9) pielikuma ORO.FC.005. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.005. Piemērošanas joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāievēro attiecībā uz lidojuma apkalpes apmācību, pieredzi un kvalifikāciju un kas aptver:

- a) 1. SADAĻĀ noteiktās kopīgās prasības;
- b) 2. SADAĻĀ noteiktās papildu prasības, kas piemērojamas tādiem CAT lidojumiem ar lidmašīnām un helikopteriem – izņemot CAT lidojumus, kuros pārvadā pasažierus, –, kurus veic saskaņā ar VFR dienā, sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā apgabalā ar:
- 1) viendzinēja propelleru lidmašīnām, kuru MCTOM ir 5 700 kg vai mazāk un kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas; vai
 - 2) viendzinēja helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un kuru MOPSC ir piecas vai mazāk vietas;
- c) 3. SADAĻĀ noteiktās papildu prasības komerciālai specializētai ekspluatācijai un lidojumiem, kas minēti b) apakšpunkta 1. un 2. punktā;
- d) 4. SADAĻĀ noteiktās papildu prasības IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA).”;

- 10) pielikuma ORO.FC.105. punktu aizstāj ar šādu:

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

- a) Saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 8.6. punktu ekspluatants vienu lidojuma apkalpes pilotu, kuram ir gaisa kuģa kapteiņa kvalifikācija saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 1178/2011 I pielikumu (*Part-FCL*), iecel par gaisa kuģa kapteini vai, CAT lidojumos ar lidmašīnām un helikopteriem, par gaisa kuģa komandieri.
- b) Ekspluatants lidojuma apkalpes locekli par gaisa kuģa kapteini vai komandieri iecel tikai tad, ja ir izpildīti visi turpmāk minētie nosacījumi:
- 1) lidojuma apkalpes loceklim ir lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktā obligātā pieredze;
 - 2) lidojuma apkalpes loceklim ir atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu vai apgabalu un lidlaukiem, tajā skaitā rezerves lidlaukiem, vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot;
 - 3) lidojuma apkalpes loceklis ir pabeidzis ekspluatanta rīkotu gaisa kuģa komandieru kursu, ja daudzpilotu apkalpes lidojumu gadījumā tas no otrā pilota tiek paaugstināts par gaisa kuģa kapteini/komandieri.
- c) Gan ar lidmašīnām un helikopteriem veiktu komerciālu lidojumu, gan ar VCA veiktu IAM operāciju gadījumā gaisa kuģa kapteinis/komandieris vai pilots, kam var uzticēt gaisa kuģa vadību, iepriekš ir saņēmis sākotnēju iepazīšanas apmācību par paredzēto lidojuma maršrutu vai apgabalu un lidlaukiem, vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukiem, novirzīšanas vietām, iekārtām un procedūrām, ko paredzēts izmantot, un gūtās zināšanas uztur saskaņā ar tālāk aprakstīto.
1. Zināšanas par lidlauku vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku uztur, vismaz vienu reizi 12 kalendāro mēnešu laikā izmantojot lidojumiem attiecīgo lidlauku vai vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku.
 2. Zināšanas par maršrutu vai apgabalu, vai novirzīšanas vietu uztur, vismaz vienu reizi 36 kalendāro mēnešu laikā veicot lidojumus attiecīgajā maršrutā vai apgabalā vai izmantojot lidojumiem attiecīgo novirzīšanas vietu. Turklāt ir nepieciešamas prasmju atsvaidzināšanas mācības attiecībā uz zināšanām par maršrutu vai apgabalu, ja 36 kalendāro mēnešu laikposmā 12 mēnešus nav veikts lidojums attiecīgajā maršrutā vai apgabalā.
- d) Neatkarīgi no c) apakšpunkta attiecībā uz lidojumiem saskaņā ar VFR dienā ar B un C klases lidmašīnām un helikopteriem iepazīšanas apmācību par maršruti un lidlaukiem var aizstāt ar iepazīšanas apmācību par apgabalu.”;
- 11) pielikuma ORO.FC.120. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Pirms pastāvīgu reisa lidojumu sākšanas lidojuma apkalpes loceklis pabeidz ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas apmācības kursu, ja:
- 1) notiek pāreja uz gaisa kuģi, kuram vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme;
 - 2) ikreiz, kad lidojuma apkalpes loceklis stājas darbā pie kāda ekspluatanta.”;
- 12) pielikuma ORO.FC.140. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Ja, ekspluatējot vai nu vairākus helikopteru tipus vai variantus, vai arī vairākus VCA tipus vai variantus, ko izmanto pietiekami līdzīgu lidojumu veikšanai, pārbaudes reisa apstākļos veic tipu vai variantu rotācijas kārtībā, katra pārbaude reisa apstākļos atkārtoti apstiprina pārbaudi reisa apstākļos attiecībā vai nu uz citiem helikopteru tipiem vai variantiem, vai arī citiem VCA tipiem vai variantiem.”;
- 13) pielikuma ORO.FC.145. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “c) Gan CAT lidojumu ar lidmašīnām un helikopteriem, gan IAM operāciju ar VCA gadījumā apmācības un pārbauzu programmas, tajā skaitā mācību plānus un tādu programmas īstenošanas līdzekļu kā individuālu lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (*FSTD*) un citu mācību risinājumu izmantošanu, apstiprina kompetentā iestāde.”;
- 14) pielikuma ORO.FC.146. punkta e) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “e) Neatkarīgi no šā punkta b) apakšpunkta apmācību gaisa kuģi/*FSTD* un ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi var veikt atbilstīgi kvalificēts gaisa kuģa komandieris vai – attiecībā uz IAM operācijām – gaisa kuģa kapteinis, kam ir *FI/TRI/SFI* sertifikāts un ko ekspluatants iecēlis attiecībā uz jebkuru no tālāk minētajiem ekspluatācijas veidiem:
- 1) CAT lidojumi ar helikopteriem, kas atbilst ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 2. punktā noteiktajiem kritērijiem;

- 2) CAT lidojumi ar helikopteriem, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju, dienā un maršrutos, kuros navigāciju veic, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes;
 - 3) CAT lidojumi ar B klases lidmašīnām, kas neatbilst ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 1. punktā noteiktajiem kritērijiem;
 - 4) IAM operācijas ar VCA dienā un maršrutos, kuros navigāciju veic, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes.”;
- 15) FC apakšdaļā “LIDOJUMA APKALPE” pievieno šādu [4. sadaļu]:

“4. SADAĻA

Papildu prasības IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA)

ORO.FC.400. Lidojuma apkalpes sastāvs

Minimālais lidojuma apkalpes sastāvs IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA) atbilst ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajam, ņemot vērā minimālo skaitu, kas norādīts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā vai citos ar konkrētā gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikātu (CofA) saistītos dokumentos.

ORO.FC.415. Apkalpes darba optimizācijas (CRM) sākotnējā apmācība, ko rīko ekspluatants

- a) Pirms pastāvīgu reisa lidojumu sākšanas lidojuma apkalpes loceklis pabeidz sākotnējo CRM apmācības kursu.
- b) Sākotnējo CRM apmācības kursu vada vismaz viens CRM pasniedzējs ar atbilstīgu kvalifikāciju, kam konkrētās apmācības jomās var palīdzēt attiecīgi speciālisti.

ORO.FC.420. Ekspluatanta rīkota pārkvalifikācijas apmācība un pārbaudes

- a) CRM apmācību iekļauj ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas apmācības kursā.
- b) Ja lidojuma apkalpes loceklis ir sācis apgūt IAM ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas apmācības kursu, viņu līdz šā apmācības kursa pabeigšanai vai izbeigšanai nedrīkst norīkot lidojuma apkalpes locekļa pienākumu veikšanai cita tipa vai klases gaisa kuģos.
- c) Lidojuma apkalpes loceklim vajadzīgo IAM ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas apmācības kursa apjomu nosaka, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītos kvalifikācijas un pieredzes standartus, kā arī ņemot vērā lidojuma apkalpes locekļa iepriekšējo apmācību un pieredzi.
- d) Lidojuma apkalpes loceklis:
 - 1) pirms uzraudzītu reisa lidojumu (LIFUS) sākšanas nokārto IAM ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi un pabeidz apmācību un nokārto pārbaudi par avārijas un drošības ierīču lietošanu; un
 - 2) pēc LIFUS beigšanas veic pārbaudi reisa apstākļos.
- e) Ja ekspluatācijas apstākļi, piemēram, pieteikšanās uz jaunu AOC vai jauna gaisa kuģu tipa vai klases pievienošana flotei, kavē IAM ekspluatantu izpildīt d) apakšpunktā noteiktās prasības, šis ekspluatants var izstrādāt īpašu pārkvalifikācijas kursu, kas uz laiku izmantojams, lai apmācītu ierobežotu skaitu lidojuma apkalpes locekļu.

ORO.FC.430. Periodiskā apmācība un pārbaudes

- a) Katrs lidojuma apkalpes loceklis pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes atbilstīgi VCA tipam vai variantam, ar kuru tie veic lidojumus, un ar to saistītajām iekārtām.
- b) IAM ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude
 1. Visi lidojuma apkalpes locekļi kārtro IAM ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes parastajā lidojuma apkalpes sastāvā, lai pierādītu savu kompetenci standarta, nestandarta un ārkārtas procedūru piemērošanā, aptverot attiecīgos aspektus, kas saistīti ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā aprakstītajiem uzdevumiem.
 2. Rezervēts.
 3. IAM ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga sešus kalendāros mēnešus.

c) Pārbaude reisa apstākļos

Visi lidojuma apkalpes locekļi kārtoti pārbaudi reisa apstākļos ar VCA. Pārbaude reisa apstākļos ir derīga 12 kalendāros mēnešus.

d) Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes

Visi lidojuma apkalpes locekļi pabeidz periodisko apmācību un nokārto pārbaudes par visu gaisa kuģī esošo avārijas un drošības ierīču atrašanās vietu un lietošanu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude ir derīga 12 kalendāros mēnešus.

e) CRM apmācība

1. CRM apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.

2. Visi lidojuma apkalpes locekļi apgūst īpašu modulāru CRM apmācības kursu. Visi galvenie CRM apmācības kursa temati iespējami vienmērīgi tiek apgūti modulārās apmācības nodarbībās katrā 3 gadu periodā.

f) Visi lidojuma apkalpes locekļi vismaz reizi 12 kalendārajos mēnešos pabeidz apmācību uz zemes un apmācību lidojumā *FSTD* vai *VCA*, vai arī apvienotu apmācību *FSTD* un *VCA*.**ORO.FC.440. Vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija**

a) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajās un kompetentās iestādes apstiprinātajās procedūrās vai ekspluatācijas ierobežojumos vairāku gaisa kuģu tipu vai variantu ekspluatācija ir iekļauti šādi elementi:

1) lidojuma apkalpes locekļu obligātā pieredze;

2) obligātā pieredze lidojumos ar viena konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģi, kas vajadzīga, lai sāktu apmācību ar citu gaisa kuģa tipu vai variantu un tā ekspluatāciju;

3) process, saskaņā ar kuru lidojuma apkalpes locekļus, kas ir kvalificēti vienam gaisa kuģa tipam vai variantam, māca un pārkvalificē citam gaisa kuģa tipam vai variantam; un

4) visas katram tipam vai variantam piemērojamās nesenās pieredzes prasības.

b) Lidojuma apkalpes locekļi nedrīkst veikt lidojumus ar vairāk kā trīs gaisa kuģu tipiem vai tipu grupām, tajā skaitā vismaz vienu *VCA*.”;

16) pielikuma ORO.TC.100. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.TC.100. Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas gaisa kuģa ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar tehniskās apkalpes locekļiem komerciālo gaisa pārvadājumu helikopteru ekspluatācijā neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumos (*HEMS*), neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumos ar *VCA* (*VEMS*), lidojumos, kuros izmanto nakts redzamības sistēmu (*NVIS*), vai veicot pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču (*HHO*).”;

17) pielikuma ORO.TC.105. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Komerciālo gaisa pārvadājumu gaisa kuģu *HEMS*, *VEMS*, *HHO* vai *NVIS* lidojumos pienākumus uztic tikai tādiem tehniskās apkalpes locekļiem, kas:

1) ir sasnieguši vismaz 18 gadu vecumu;

2) ir fiziski un garīgi piemēroti drošai tiem uzticēto darba uzdevumu un pienākumu veikšanai;

3) ir pabeiguši visus attiecīgos apmācības kursus, kas saskaņā ar šo apakšdaļu noteikti to darba pienākumu izpildei;

4) ir pārbaudīti un atzīti par pietiekami kvalificētiem visu tiem uzticēto pienākumu veikšanai atbilstīgi lidojumu veikšanas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.”;

18) pielikuma ORO.TC.110. punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Pārbaudes pēc ekspluatanta pārkvalifikācijas apmācības un visus nepieciešamos iepazīšanas lidojumus veic pirms *HEMS*, *VEMS*, *HHO* vai *NVIS* lidojumiem nepieciešamās tehniskās apkalpes sastāvā.”;

- 19) pielikuma ORO.TC.120. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
“b) Ekspluatants pārkvalifikācijas apmācības kursā iekļauj:
- 1) visa drošības un izdzīvošanas aprīkojuma izvietojumu gaisa kuģī un tā lietošanu;
 - 2) visas standarta un ārkārtas procedūras;
 - 3) gaisa kuģa aprīkojumu, kas vajadzīgs, lai gaisa kuģī vai uz zemes palīdzētu pilotam *HEMS*, *VEMS*, *HHO* vai *NVIS* lidojumu laikā.”;
- 20) pielikuma ORO.FTL.100. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FTL.100. Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas gaisa kuģa ekspluatantam un tā lidojuma un salona apkalpes locekļiem (gaisa kuģa apkalpes locekļiem) jāievēro attiecībā uz lidojuma un darba laika ierobežojumiem un atpūtas prasībām gaisa kuģa apkalpei, kas norīkota veikt komerciālos gaisa pārvadājumus (*CAT*) ar lidmašīnām.”

VI PIELIKUMS

Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikumu (*Part-SPA*) groza šādi:

- 1) pielikuma SPA.GEN.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.GEN.100. Kompetentā iestāde

- a) Kompetentā iestāde īpaša apstiprinājuma saņemšanai ir:
 - 1) attiecībā uz lidmašīnu vai helikopteru komerciāliem ekspluatantiem – tās dalībvalsts iestāde, kurā atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta;
 - 2) attiecībā uz lidmašīnu vai helikopteru nekomerciāliem ekspluatantiem – tās dalībvalsts iestāde, kurā atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai kurā tas ir iedibināts, vai kurā atrodas tā dzīvesvieta;
 - 3) attiecībā uz IAM ekspluatantiem, kas izmanto gaisa kuģus ar VTOL spēju (VCA), – tās dalībvalsts iestāde, kurā atrodas ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta.
 - b) Neskarot a) apakšpunkta 2. punktu, ekspluatantam, kas veic trešā valstī reģistrētas lidmašīnas vai helikoptera nekomerciālu ekspluatāciju, nepiemēro šajā pielikumā noteiktās piemērojamās prasības šādu ekspluatācijas veidu apstiprinājuma izdošanai, ja attiecīgo apstiprinājumu ir izdevusi trešā valsts, kas ir reģistrācijas valsts:
 - 1) veiktspējas navigācija (PBN);
 - 2) navigācijas veiktspējas minimālās specifikācijas (MNPS);
 - 3) gaisa telpa ar samazinātu vertikālās distancēšanas minimumu (RVSM);
 - 4) ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO).”;
- 2) pielikuma SPA.MNPS.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.MNPS.100. Ekspluatācija atbilstīgi MNPS

Noteiktā navigācijas veiktspējas minimālo specifikāciju (MNPS) gaisa telpā atbilstīgi reģionālajām papildu procedūrām, kur noteiktas MNPS, lidmašīnas un helikopterus ekspluatēt drīkst tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes piešķirts apstiprinājums šādi ekspluatācijai.”;

- 3) pielikuma SPA.RVSM.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.RVSM.100. Ekspluatācija atbilstīgi RVSM

Lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju noteiktā gaisa telpā, kurā starp lidojuma līmeni (FL) 290 un FL 410 (ieskaitot) samazinātais vertikālās distancēšanas minimums (RVSM) ir 300 m (1 000 pēdas), drīkst veikt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes piešķirts apstiprinājums šādi ekspluatācijai.”;

- 4) pielikuma SPA.LVO.100. punktu aizstāj ar šādu:

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

Lidmašīnu vai helikopteru ekspluatants turpmāk minētās darbības veic tikai tad, ja tās ir apstiprinājusi kompetentā iestāde:

- a) pacelšanās darbības redzamības apstākļos, kad RVR ir mazāka nekā 400 m;
 - b) instrumentālās nolaišanās darbības sliktas redzamības apstākļos; un
 - c) darbības ar ekspluatācijas kredītiem, izņemot EFVS 200 darbības, kurām nav vajadzīgs īpašs apstiprinājums.”;
- 5) pielikuma SPA.DG.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.DG.100. Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Izņemot gadījumus, kas paredzēti šīs regulas IV pielikumā (*Part-CAT*), VI pielikumā (*Part-NCC*), VII pielikumā (*Part-NCO*), VIII pielikumā (*Part-SPO*) un IX pielikumā (*Part-IAM*), ekspluatants veic bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus tikai tad, ja ir saņēmis kompetentās iestādes apstiprinājumu.”;

- 6) pielikuma SPA.EFB.100. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “a) Lidmašīnu vai helikopteru komerciālo gaisa pārvadājumu ekspluatants vai IAM ekspluatants izmanto B tipa EFB lietotni vienīgi tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes piešķirts apstiprinājums šādi izmantošanai.”;
- 7) pievieno šādu [O apakšdaļu]:

“O APAKŠDAĻA

NEATLIEKAMĀS MEDICĪNISKĀS PALĪDZĪBAS DIENESTA LIDOJUMI AR PILOTĒJAMU GAISA KUĢI AR VTOL SPĒJU (VEMS)

SPA.VEMS.100. Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumi ar pilotējamu gaisa kuģi ar VTOL spēju (VEMS)

- a) IAM ekspluatants veic neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumus ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VEMS) tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes piešķirts apstiprinājums šādiem lidojumiem.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes apstiprinājumu, IAM ekspluatants:
- 1) ir AOC turētājs saskaņā ar III pielikumu (*Part-ORO*);
 - 2) veic operācijas saskaņā ar attiecīgajām IX pielikuma (*Part-IAM*) prasībām; un
 - 3) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.
- c) IAM ekspluatants izmanto piemērotus vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukus savai VEMS ekspluatācijas bāzei un slimnīcu atrašanās vietās, ja vien kompetentā iestāde nav atļāvusi slimnīcas atrašanās vietā izmantot sabiedrības interešu teritoriju (*PIS*).
- d) IAM ekspluatants drīkst izmantot piemērotas ekspluatācijas vietas VEMS misijām vai VEMS mācību lidojumiem, ņemot vērā:
- 1) pacelšanās un nosēšanās laikā piemērojamās gaisa kuģa veiktspējas prasības;
 - 2) ekspluatācijas vietas raksturojumu, tajā skaitā izmērus, šķēršļus un virsmas stāvokli;
 - 3) gaisa kuģu ar VTOL spēju (*VCA*) drošu nošķiršanu no cilvēkiem uz zemes; un
 - 4) privātuma, datu aizsardzības, atbildības, apdrošināšanas, drošības un vides aizsardzības prasības.

SPA.VEMS.110. VEMS lidojumiem vajadzīgais inventārs

- a) Visam speciālajam medicīniskajam inventāram, kas uzstādīts gaisa kuģi ar VTOL spēju (*VCA*), kā arī šā inventāra vēlākām modifikācijām un – attiecīgā gadījumā – tā ekspluatācijai jābūt apstiprinātiem saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 748/2012 noteikumiem.
- b) *VFR* lidojumiem dienā maršrutos vai apgabalos, kur navigāciju veic, izmantojot vizuālus orientierus uz zemes, *VCA* ir aprīkots ar instrumentiem, kas uz kustīgas kartes displeja parāda paša gaisa kuģa atrašanās vietu un šķēršļus. Kartes un šķēršļu datubāzi(-es) pastāvīgi atjaunina.
- c) *VFR* lidojumiem dienā *VCA* ir aprīkots ar līdzekļiem, kas ļauj izmērīt un parādīt pilotam telpisko stāvokli un stabilizēto kursu, vai ar citiem līdzvērtīgiem līdzekļiem, lai mazinātu pilota dezorientāciju, ja vizuāli orientieri ir ierobežoti.
- d) Visi *VEMS* misijās izmantotie *VCA* ir aprīkoti ar instrumentiem, kas nodrošina *ADS-B* izvades iespēju.
- e) Šā punkta f) apakšpunktā prasītos instrumentus un inventāru sertificē saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām.
- f) IAM ekspluatants nodrošina, ka visa attiecīgā informācija ir dokumentēta obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*).

SPA.VEMS.115. Sakari

Papildus prasībām attiecībā uz instrumentiem un inventāru, kas piemērojamas pilotējamiem *VCA*, *VCA*, ko izmanto *VEMS* lidojumos, ir sakaru iekārtas, ar kurām var uzturēt divvirzienu sakarus ar organizāciju, kuras labā tiek veikts *VEMS* lidojums, un, ja iespējams, sazināties ar virszemes avārijas dienestu personālu operācijas īstenošanas vietā.

SPA.VEMS.120. Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem

Minimumi palaišanai VEMS lidojumā un maršrutā ir tie, kas noteikti saskaņā ar SERA.5001. punktu. Ja laikapstākļi maršrutā ir sliktāki par piemērojamajiem minimumiem:

- a) VCA, kas sertificēti tikai lidojumiem saskaņā ar VFR dienā, nosēžas, tiklīdz tas ir praktiski iespējams, vai atgriežas VEMS bāzē.
- b) Rezervēts.

SPA.VEMS.125. VEMS lidojumu veikspējas prasības

VCA, ko izmanto VEMS lidojumiem, ekspluatē saskaņā ar piemērojamajām veikspējas prasībām, kas noteiktas UAM.POL.VCA.100. punktā.

SPA.VEMS.130. Prasības apkalpei

- a) *Atlase.* IAM ekspluatants nosaka kritērijus, uz kuru pamata izraugās lidojuma apkalpes locekļus VEMS lidojumu veikšanai, ņemot vērā viņu iepriekšējo pieredzi.
- b) *Operatīvā apmācība.* Apkalpes locekļiem sekmīgi jāpabeidz operatīvā apmācība saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā ietvertajām VEMS procedūrām.
- c) Rezervēts.
- d) *Apkalpes sastāvs.*
 1. *Lidojumi dienā.* Minimālais apkalpes sastāvs palaišanai VEMS lidojumā saskaņā ar VFR dienā ir divi piloti vai viens pilots un viens VEMS tehniskās apkalpes loceklis.

Pēc nosēšanās VEMS ekspluatācijas vietā turpmākos lidojumus atļauts veikt vienam pilotam:

- i) ja nepieciešami papildu medicīniskie materiāli, jāuzpilda degviela/jāveic akumulatora uzlāde vai jāveic pārpozicionēšana, kamēr VEMS tehniskās apkalpes loceklis uz vietas sniedz medicīnisko palīdzību; vai
 - ii) ja VEMS tehniskās apkalpes loceklis sniedz medicīnisko palīdzību pacientam lidojuma laikā vai transportēšanas laikā citā transportlīdzeklī.
2. Rezervēts.
 3. IAM ekspluatants nodrošina, ka visā VEMS misijas laikā tiek saglabāta apkalpes darba nostādņu nepārtrauktība.
- e) *Lidojuma apkalpes un tehniskās apkalpes apmācība un pārbaudes*
 1. Apmācību un pārbaudes veic pienācīgi kvalificēts personāls saskaņā ar mācību programmu, kas iekļauta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā un ko apstiprinājusi kompetentā iestāde.
 2. Apkalpes locekļi.
 - i) Visi attiecīgie apkalpes apmācības programmas elementi uzlabo apkalpes zināšanas par VEMS darba vidi un aprīkojumu, uzlabo apkalpes koordināciju un ietver pasākumus, ar kuriem minimalizēt riskus, kas saistīti ar pārlidojumu maršrutā sliktas redzamības apstākļos, VEMS ekspluatācijas vietu izvēli un nolaišanās un izlidošanas profiliem.
 - ii) Pasākumus, kas minēti i) apakšpunktā, novērtē abos šādos gadījumos:
 - A) kvalifikācijas pārbaudēs VMC apstākļos dienā;
 - B) pārbaudēs reisa apstākļos.
 - iii) Šā punkta ii) apakšpunktā minēto kvalifikācijas pārbaudžu un pārbaudžu reisa apstākļos VEMS komponentu derīguma termiņš ir attiecīgi 6 un 12 kalendārie mēneši.

SPA.VEMS.135. Mediķu un cita personāla instruktāža

- a) *Mediķi.* Mediķus instruē pirms katra VEMS lidojuma vai vairākiem secīgiem VEMS lidojumiem, lai iepazīstinātu ar VEMS darba vidi un aprīkojumu, lai viņi prastu izmantot gaisa kuģa avārijas aprīkojumu un piedalīties standarta un avārijas iekāpšanas un izkāpšanas procedūrās.

- b) *Virszemes avārijas dienestu personāls.* Ja tiek nodarbināts virszemes avārijas dienestu personāls, IAM ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šie darbinieki ir iepazinušies ar VEMS darba vidi un aprīkojumu, kā arī riskiem, kas saistīti ar darbībām uz zemes VEMS ekspluatācijas vietā.
- c) *Pacienti.* Neatkarīgi no IX pielikuma (*Part-IAM*) UAM.OP.MVCA.170. punkta instruktāžu veic tikai tad, ja tas iespējams pacienta veselības stāvokļa dēļ.

SPA.VEMS.140. Informācija, procedūras un dokumentācija

- a) IAM ekspluatants riska analīzes un pārvaldības procesa ietvaros novērtē, mazina un minimalizē ar VEMS vidi saistītos riskus. IAM ekspluatants lidojumu veikšanas rokasgrāmatā apraksta riska mazināšanas pasākumus, tajā skaitā ekspluatācijas procedūras.
- b) IAM ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģa kapteinis (*PIC*) novērtē konkrētos riskus, kas saistīti ar konkrētu VEMS lidojumu.
- c) Organizācijai, kurai veic VEMS lidojumu, nodrošina attiecīgo lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļu pieejamību.

SPA.VEMS.145. VEMS ekspluatācijas bāzes telpas un aprīkojums

- a) Ja apkalpes locekļiem ir dežūras ar reaģēšanas laiku, kas mazāks nekā 45 minūtes, katras VEMS ekspluatācijas bāzes tiešā tuvumā nodrošina īpašas piemērotas telpas.
- b) Katrā VEMS ekspluatācijas bāzē lidojuma apkalpei nodrošina piekļuvi iekārtām, lai iegūtu aktuālo meteoroloģisko informāciju un laika prognozi, kā arī atbilstošus sakarus ar attiecīgajām gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) struktūrvienībām. Nodrošina piemērotas iekārtas visu attiecīgo uzdevumu plānošanai.

SPA.VEMS.150. Degvielas uzpilde/noliešana/akumulatoru uzlāde/akumulatoru nomaiņa, pasažieriem iekāpjot, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no tā

Degvielas uzpildes/noliešanas/akumulatoru uzlādes vai akumulatoru nomaiņas procedūras ar ieslēgtām vai izslēgtām cēlējspēka un vilcējspēka iekārtām veic tikai saskaņā ar UAM.OP.MVCA.200. punktu vai attiecīgi UAM.OP.MVCA.205. punktu.

SPA.VEMS.155. Gaisa kuģa izsekošanas sistēma

IAM ekspluatants izveido un uztur monitorētu gaisa kuģa izsekošanas sistēmu VEMS lidojumiem visā VEMS lidojuma laikā.”

VII PIELIKUMS

Regulai (ES) Nr. 965/2012 pievieno šādu IX pielikumu:

“

IX PIELIKUMS

INOVATĪVAS GAISA MOBILITĀTES OPERĀCIJAS

(PART-IAM)

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

IAM.GEN.050. Darbības joma

Šo pielikumu piemēro IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA), lidojumus veicot saskaņā ar VFR dienā.

IAM.GEN.055. Kompetentā iestāde

IAM ekspluatanta kompetentā iestāde ir iestāde, ko izraudzījusies dalībvalsts, kurā atrodas šā ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta, vai Aģentūra saskaņā ar Regulas (ES) 2018/1139 65. pantu.

I. SADAĻA

Gaisa kuģis ar VTOL spēju (VCA)**IAM.GEN.VCA.050. Darbības joma**

Šajā sadaļā ir ietvertas vispārīgas prasības VCA ekspluatācijai.

IAM.GEN.VCA.100. Apkalpes pienākumi

- a) Piloti un citi apkalpes locekļi pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:
 - 1) saistīti ar VCA un tajā atrodošos personu drošību; un
 - 2) norādīti VCA ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM).
- b) Piloti un citi apkalpes locekļi ievēro visus tālāk minētos noteikumus:
 - 1) ziņo gaisa kuģa kapteinim (PIC) par visiem bojājumiem, atteicēm, darbības traucējumiem vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt VCA lidojumperīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, ieskaitot avārijas sistēmu darbību, ja par tiem vēl nav ziņots;
 - 2) ziņo PIC par visiem incidentiem, kas apdraudējuši vai varētu būt apdraudējuši VCA ekspluatācijas drošumu, ja par tiem vēl nav ziņots;
 - 3) ievēro visas attiecīgās prasības, kas noteiktas ekspluatanta atgadījumu ziņošanas sistēmā;
 - 4) ievēro visas lidojuma laika, darba laika un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;
 - 5) lidojuma laikā neatspējo un neizslēdz parametru reģistratorus, kā arī tiši neizdzēš to ierakstus.
- c) Piloti un citi apkalpes locekļi nedrīkst pildīt ar VCA ekspluatāciju saistītus pienākumus nevienā no šādām situācijām:
 - 1) esot psihoaktīvu vielu ietekmē vai esot darbnespējīgi traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ;
 - 2) ja viņi neatbilst piemērojamajām medicīniskajām prasībām;
 - 3) ja viņi šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus;
 - 4) ja viņi zina vai nojauš, ka cieš no noguruma, kā minēts Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 7.5. punktā, vai citu iemeslu dēļ jūtas nespējīgi veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojuma drošību.

IAM.GEN.VCA.105. Gaisa kuģa kapteiņa (PIC) pienākumi

- a) Papildus IAM.GEN.VCA.100. punkta prasību ievērošanai PIC, tiklīdz uzņemas vadības funkcijas norādītajā darba vietā un līdz brīdim, kad nodod vadības funkcijas vai atstāj norādīto darba vietu lidojuma beigās, ievēro visas tālāk minētās prasības:
- 1) atbild par visu VCA esošo apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību;
 - 2) atbild par VCA ekspluatāciju un drošību, kad ir ieslēgtas cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas;
 - 3) atbild par lidojuma uzsākšanu, turpināšanu, beigšanu vai novirzīšanu drošības apsvērumu dēļ;
 - 4) ir pilnvarots dot visas komandas un veikt visas nepieciešamās darbības, lai nodrošinātu VCA un tajā pārvadājamo personu un/vai īpašuma drošību;
 - 5) attiecīgi nodrošina visu pasažieru instruktāžu par avārijas izeju atrašanās vietām un attiecīgo drošības un avārijas ierīču izvietojumu un izmantošanu;
 - 6) nodrošina, ka visi pasažieri tiek instruēti par to, kad un kā lidojuma laikā sazināties ar lidojuma apkalpes locekli (-ļiem);
 - 7) nodrošina, ka tiek ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti saskaņā ar VCA ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM) noteiktajām prasībām;
 - 8) lidojuma kritiskajos posmos nevienam apkalpes loceklim neļauj veikt nekādas darbības, izņemot pienākumus, kas vajadzīgi VCA drošas ekspluatācijas garantēšanai;
 - 9) nodrošina, ka lidojuma laikā parametru reģistratori netiek atspējoti vai izslēgti un ka to ieraksti netiek tīši izdzēsti;
 - 10) pieņem lēmumu par to, vai akceptēt VCA, ja nedarbojas kāda no iekārtām saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstu (MEL) un VCA tehnisko žurnālu;
 - 11) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma uzturēšanas prasībām;
 - 12) pārliecinās, ka attiecīgais avārijas aprīkojums ir ērti pieejams tūlītējai lietošanai;
 - 13) pēc lidojuma beigām saskaņā ar lidojumderīguma uzturēšanas reģistrācijas sistēmas prasībām reģistrē datus par VCA izmantošanu un visus zināmos vai iespējamos defektus, lai nodrošinātu pastāvīgu lidojumu drošumu.
- b) Avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, PIC veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētajos apstākļos. Tādos gadījumos PIC drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- c) PIC iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidojuma apstākļiem, kas novēroti lidojumā un varētu ietekmēt citu VCA ekspluatācijas drošību.

IAM.GEN.VCA.110. Gaisa kuģa kapteiņa pilnvaras

IAM ekspluatants veic visus samērīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka visas VCA esošās personas izpilda visas likumīgās komandas, ko PIC dod, lai garantētu VCA pārvadāto personu vai īpašuma drošību.

IAM.GEN.VCA.120. Kopēja valoda

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

IAM.GEN.VCA.130. Cēlējspēka un vilcējspēka iekārta ieslēgšana

VCA cēlējspēka un vilcējspēka iekārtas lidojuma veikšanas nolūkā ieslēdz tikai kvalificēts pilots, kas atrodas pie VCA vadības ierīcēm.

IAM.GEN.VCA.140. Pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED)

IAM ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot PED, kas var nelabvēlīgi ietekmēt VCA sistēmu un iekārtu veikspēju, un veic samērīgus pasākumus, lai šādu ierīču izmantošanu novērstu.

IAM.GEN.VCA.141. Elektronisko lidojumu datu pārvaldības ierīču (EFB) izmantošana

- a) Ja gaisa kuģī izmanto EFB, IAM ekspluatants nodrošina, ka tai nav nelabvēlīgas ietekmes uz VCA sistēmu un iekārtu veikspēju vai lidojuma apkalpes locekļu spēju ekspluatēt VCA.
- b) IAM ekspluatants neizmanto B tipa EFB lietotni, ja tā nav apstiprināta saskaņā ar V pielikuma (Part-SPA) M apakšdaļu.

IAM.GEN.VCA.145. Informācija par VCA esošo avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu

IAM ekspluatants nodrošina, ka vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par visos tā VCA esošo avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu, lai šo informāciju nekavējoties varētu paziņot glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

IAM.GEN.VCA.155. Kaujas ieroču un kaujas munīcijas pārvadājumi

IAM ekspluatants nepieņem kaujas ieročus vai kaujas munīciju gaisa pārvadājumiem ar VCA.

IAM.GEN.VCA.160. Sporta ieroču un sporta munīcijas pārvadājumi

- a) IAM ekspluatants nepieņem sporta ieročus vai sporta munīciju gaisa pārvadājumiem ar VCA, ja vien nevar nodrošināt, ka:
 - 1) tos VCA var glabāt tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un
 - 2) visa munīcija ir izlādēta un tiek pārvadāta atsevišķi no sporta ieročiem.

IAM.GEN.VCA.165. Cilvēku pārvadāšana

IAM ekspluatants veic visus samērīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka neviena persona lidojuma laikā neatrodas tādā VCA daļā, kas nav paredzēta cilvēkiem, izņemot gadījumus, kad persona veic darbības, kas ir nepieciešamas VCA vai jebkuras personas, dzīvnieka vai kravas, ko pārvadā VCA, drošībai.

IAM.GEN.VCA.170. Psihoaktīvas vielas

- a) IAM ekspluatants veic visus samērīgos pasākumus, lai neļautu VCA iekāpt vai tajā atrasties nevienai personai, kas ir tādā psihoaktīvo vielu ietekmē, ka varētu apdraudēt VCA un tajā esošo personu drošību.
- b) Lai nodrošinātu, ka netiek apdraudēta VCA un tajā esošo personu drošība, IAM ekspluatants izstrādā un īsteno objektīvu, pārredzamu un nediskriminējošu politiku un procedūru nolūkā novērst un konstatēt psihoaktīvo vielu problemātiskas lietošanas gadījumus, kuros iesaistīti IAM ekspluatanta tiešā kontrolē esoši piloti un cits drošību ietekmējošs personāls.
- c) Ja pilotu vai cita drošību ietekmējoša personāla psihoaktīvo vielu tests ir pozitīvs, IAM ekspluatants informē savu kompetento iestādi un iestādi, kas ir atbildīga par pilotiem un attiecīgo personālu.

IAM.GEN.VCA.175. Drošības apdraudējums

- a) IAM ekspluatants veic visus samērīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka nevienas personas neapdomīga, tīša vai nevērīga rīcība vai bezdarbība:
 - 1) neapdraud VCA drošību vai tajā esošo personu drošību; vai
 - 2) nerada vai neveicina tādus apstākļus, lai VCA apdraudētu kādu personu vai īpašumu.
- b) IAM ekspluatants nodrošina, ka pirms lidojumu sākšanas tiek veikta pilotu psiholoģiskā novērtēšana nolūkā:
 - 1) apzināt pilotu psiholoģiskās īpašības un piemērotību darba videi; un
 - 2) samazināt iespējamību, ka piloti varētu negatīvi ietekmēt VCA drošu ekspluatāciju.

IAM.GEN.VCA.176. Pilotu atbalsta programma

- a) IAM ekspluatants dara iespējamu, veicina un nodrošina, ka ir pieejama proaktīva un nerepresīva atbalsta programma, kas sniegs palīdzību un atbalstu pilotiem, lai tie spētu atpazīt, risināt un pārvarēt jebkuru problēmu, kas varētu negatīvi ietekmēt spēju droši izmantot savas apliecības piešķirtās tiesības.
- b) Neskarot piemērojamās Savienības tiesību aktus par fizisku personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti, personas datu konfidencialitātes aizsardzība ir rezultatīvas pilotu atbalsta programmas priekšnosacījums.

IAM.GEN.VCA.185. Uz zemes uzglabājama informācija

- a) IAM ekspluatants nodrošina, ka katra lidojuma vai secīgu lidojumu laikā informācija, kas attiecas uz konkrēto lidojumu vai secīgajiem lidojumiem un atbilst konkrētajam operācijas veidam:
 - 1) tiek uzglabāta uz zemes; un
 - 2) tiek uzglabāta tik ilgi, līdz sagatavo tās dublējumkopiju vietā, kurā tā tiks glabāta; vai ja to nav iespējams īstenot,
 - 3) atrodas ugunsdrošā konteinerā VCA.
- b) Informācija, kas minēta šā punkta a) apakšpunktā, ir:
 - 1) lidojuma veikšanas plāna kopija;
 - 2) gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas dokumentācijas attiecīgās(-o) daļas(-u) kopijas;
 - 3) ar maršrutu saistīti NOTAM dokumenti, ja IAM ekspluatants tos īpaši rediģējis;
 - 4) masas un līdzsvara dokumentācija;
 - 5) paziņojums par īpašām slodzēm.

IAM.GEN.VCA.190. Dokumentu un reģistru uzrādīšana

PIC samērīgā termiņā pēc iestādes pilnvarotas personas lūguma šai personai uzrāda vajadzīgo dokumentāciju, kam papīra vai digitālā formātā jābūt gaisa kuģi.

IAM.GEN.VCA.195. Parametru reģistrators ierakstīto datu uzglabāšana, ģenerēšana, aizsardzība un izmantošana

- a) Pēc nelaimes gadījuma, nopietna incidenta vai atgadījuma, ko konstatējusi izmeklēšanas iestāde, IAM ekspluatants 60 dienas vai līdz tam, kad saņemti citādi izmeklēšanas iestādes norādījumi, uzglabā oriģinālos datus, kurus ierakstījis parametru reģistrators, kas atrodas VCA saskaņā ar šā pielikuma D apakšdaļu.
- b) Lai nodrošinātu parametru reģistrators pastāvīgu izmantojamību, IAM ekspluatants pārbauda ierakstus un izvērtē ierakstītos datus.
- c) IAM ekspluatants nodrošina, ka tiek saglabāti lidojuma parametru ieraksti, kas jāreģistrē parametru reģistratorā. Lai testētu parametru reģistratoru un to uzturētu darba kārtībā, testēšanas laikā drīkst izdzēst ne vairāk kā 1 stundu no vecākā ierakstītā materiāla.
- d) IAM ekspluatants uzglabā un pastāvīgi atjaunina dokumentāciju ar informāciju, kas vajadzīga, lai neapstrādātus lidojuma datus pārveidotu lidojuma parametros, kas izteikti inženiertehniskās vienībās.
- e) IAM ekspluatants dara pieejamus jebkurus uzglabātos, ar parametru reģistratoru veiktos ierakstus, ja kompetentā iestāde to nosaka.

- f) Neskarot Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 996/2010 (*) un Regulu (ES) 2016/679 (**):
- 1) izņemot parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, ierakstītos audiodatus neizpauž un neizmanto, ja vien nav izpildīti visi tālāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu ierakstīto audiodatu un to noraksta apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie piloti un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus ierakstītos audiodatus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 2) pārbaudot parametru reģistratora ierakstītos audiodatus, lai nodrošinātu parametru reģistratora izmantojamību, IAM ekspluatants aizsargā šo ierakstīto audiodatu privātumu un gādā par to, ka tie netiek izpausti vai izmantoti citiem mērķiem, nevis parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - 3) parametru reģistratora ierakstītos lidojuma parametrus drīkst izmantot tikai tāda nelaiemes gadījuma vai incidenta izmeklēšanai, par kuru jāziņo obligāti, ja vien šādi ierakstītie dati neatbilst kādam no tālāk minētajiem nosacījumiem:
 - i) IAM ekspluatants tos izmanto tikai lidojumderīguma nodrošināšanai vai tehniskajai apkopei;
 - ii) tie ir deidentificēti;
 - iii) tos izpauž, ievērojot drošības procedūras;
 - 4) izņemot parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanas vajadzības, parametru reģistratora ierakstītos lidojuma apkalpes nodalījuma attēlus neatklāj un neizmanto, ja vien nav izpildīti visi tālāk minētie nosacījumi:
 - i) ir ieviesta procedūra saistībā ar šādu attēlu ierakstu apstrādi;
 - ii) visi iesaistītie piloti un tehniskās apkopes darbinieki snieguši iepriekšēju piekrišanu;
 - iii) šādus attēlu ierakstus izmanto tikai drošības uzturēšanai vai uzlabošanai;
 - 5) ja parametru reģistratora ierakstītie lidojuma apkalpes nodalījuma attēli tiek pārbaudīti, lai nodrošinātu parametru reģistratora izmantojamību, tad:
 - i) šos attēlus drīkst atklāt vai izmantot tikai parametru reģistratora izmantojamības nodrošināšanai;
 - ii) ja attēlos, iespējams, redzamas pilotu vai pasažieru ķermeņa daļas, ekspluatants nodrošina šo attēlu privātumu.

IAM.GEN.VCA.200. Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi saskaņā ar īpašu apstiprinājumu

- a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un piemērojamajām tehniskajām instrukcijām (TI).
- b) Bīstamos izstrādājumus kā gaisa kravu drīkst pārvadāt tikai IAM ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar V pielikuma (Part-SPA) G apakšdaļu.
- c) IAM ekspluatants izstrādā procedūras, ar kurām nodrošina, ka tiek veikti visi samērīgie pasākumi, lai novērstu nedeklarētu vai nepareizi deklarētu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) IAM ekspluatants nodrošina, ka viss personāls, arī trešo personu personāls, kas iesaistīts kravas pieņemšanā, apstrādē, iekraušanā un izkraušanā, ir informēts par ekspluatanta ekspluatācijas apstiprinājumu un ierobežojumiem attiecībā uz bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumiem un ka tam ir sniegta nepieciešamā informācija, kas ļauj veikt tā pienākumus saskaņā ar TI prasībām.
- e) IAM ekspluatants saskaņā ar TI nodrošina, ka pasažieriem tiek sniegta informācija par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu gaisa kuģī.

(*) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 996/2010 (2010. gada 20. oktobris) par nelaiemes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (OV L 295, 12.11.2010., 35. lpp.).

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

- f) Ievērojot TI, IAM ekspluatants kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par:
- 1) visiem nelaimes gadījumiem vai incidentiem saistībā ar bīstamiem izstrādājumiem;
 - 2) nedeklarētu vai nepareizi deklarētu bīstamu izstrādājumu atrašanu kravas nodalījumā vai pasta sūtījumos; vai
 - 3) pasažieru vai apkalpes locekļu ienestu vai viņu bagāžā pārvadātu bīstamu izstrādājumu atrašanu, ja to pārvadāšana neatbilst TI 8. daļas noteikumiem.
- g) IAM ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi TI kravas pieņemšanas punktos būtu izvietoti uzraksti ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

IAM.GEN.VCA.205. Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi bez īpaša apstiprinājuma

- a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un piemērojamajām TI.
- b) Ekspluatanti pārvadā bīstamus izstrādājumus VCA bez īpaša apstiprinājuma, kas prasīts V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļā, ja:
- 1) uz tiem neattiecas TI saskaņā ar to 1. daļu; vai
 - 2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar TI 8. daļu.
- c) IAM ekspluatanti, kas nav apstiprināti saskaņā ar V pielikuma (*Part-SPA*) G apakšdaļu, izveido apmācības programmu bīstamu izstrādājumu jautājumos, kas atbilst Čikāgas konvencijas 18. pielikuma un piemērojamo TI prasībām.
- d) IAM ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi tehniskajām instrukcijām pasažieriem tiktu sniegta informācija par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.
- e) IAM ekspluatants izstrādā procedūras, ar kurām nodrošina, ka tiek veikti visi samērīgie pasākumi, lai novērstu nedeklarētu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- f) Ievērojot TI, IAM ekspluatants kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par:
- 1) visiem nelaimes gadījumiem vai incidentiem saistībā ar bīstamiem izstrādājumiem;
 - 2) nedeklarētu bīstamu izstrādājumu atrašanu kravas nodalījumā vai pasta sūtījumos; vai
 - 3) pasažieru vai apkalpes locekļu ienestu vai viņu bagāžā pārvadātu bīstamu izstrādājumu atrašanu, ja to pārvadāšana neatbilst TI 8. daļas noteikumiem.

2. SADAĻA

Pilotējams gaisa kuģis ar VTOL spēju (MVCA)

IAM.GEN.MVCA.050. Darbības joma

Šajā sadaļā ir noteiktas papildu prasības IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (MVCA).

IAM.GEN.MVCA.135. Iekļūšana lidojuma apkalpes nodalījumā

- a) IAM ekspluatants nodrošina, ka lidojuma apkalpes nodalījumā ir aizliegts iekļūt personām vai tajā vest personas, kas nav pilots, kuram uzdots piedalīties lidojumā, izņemot personas, kas ir:
- 1) apkalpes locekļi, kas pilda pienākumus;
 - 2) kompetentās iestādes pārstāvji vai inspektori, kam jāatrodas lidojuma apkalpes nodalījumā, lai pildītu dienesta pienākumus; vai
 - 3) personas, kas saņēmušas atļauju un ko ved saskaņā ar ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatas noteikumiem.
- b) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:
- 1) citu personu piekļuve lidojuma apkalpes nodalījumam nenovērš uzmanību vai netraucē lidojuma veikšanai; un
 - 2) visas personas, ko ved lidojuma apkalpes nodalījumā, ir iepazīstinātas ar attiecīgajām drošības procedūrām.
- c) Galīgo lēmumu par piekļuvi VCA lidojuma apkalpes nodalījumam pieņem gaisa kuģa kapteinis.

IAM.GEN.MVCA.180. Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī katrā lidojumā

- a) Katrā lidojumā VCA ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija papīra vai digitālā formātā, un tie ir viegli pieejami pārbaudes nolūkā:
- 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) gaisa kuģa reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts ar tulkojumu angļu valodā, ko veikusi par trokšņa līmeņa sertifikāta izdošanu atbildīgā iestāde;
 - 5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) apliecināta kopija, kā arī tulkojums angļu valodā, ja AOC izdota citā valodā;
 - 6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācijas, kas izdotas kopā ar AOC, kā arī tulkojums angļu valodā, ja šīs ekspluatācijas specifikācijas izdotas citā valodā;
 - 7) gaisa kuģa radionavigācijas sakaru izmantošanas licences oriģināls (attiecīgā gadījumā);
 - 8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) attiecīgā gadījumā lidojumderīguma uzturēšanas dokumentācija;
 - 11) attiecīgā gadījumā detalizēta informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu;
 - 12) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo maršrutu, pa kuriem lidojumu paredzami varētu novirzīt, jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 13) procedūras un informācija par vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto pārtverošais un pārtvertais gaisa kuģis;
 - 14) gaisa kuģī viegli pieejama informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā;
 - 15) aktuālās OM daļas, kas attiecas uz pilotu pienākumiem un kas šiem pilotiem ir viegli pieejamas;
 - 16) obligāto iekārtu saraksts (MEL);
 - 17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktažas dokumentācija;
 - 18) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
 - 19) kravas un/vai pasažieru pārvadājumu saraksti;
 - 20) masas un līdzsvara dokumentācija;
 - 21) attiecīgā gadījumā lidojuma veikšanas plāns;
 - 22) attiecīgā gadījumā paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem (SCP); un
 - 23) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī katrā lidojumā, ir pieejami pilnvarotām personām, lietojami un uzticami.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, ja a) apakšpunkta 2.–8. punktā norādītie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājējdokumentāciju.

IAM.GEN.MVCA.181. Dokumenti un informācija, ko atļauts neuzglabāt gaisa kuģī

- a) Neskarot IAM.GEN.MVCA.180. punkta prasības, ja tiek veiktas IAM operācijas saskaņā ar VFR dienā, 24 stundu laikā paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā vai paliekot OM norādītā vietējā apgabalā, šādu dokumentāciju un informāciju drīkst uzglabāt vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, nevis gaisa kuģī katra lidojuma laikā:
- 1) trokšņa līmeņa sertifikāts;
 - 2) gaisa kuģa radionavigācijas sakaru izmantošanas licence;
 - 3) lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;

- 4) lidojumderīguma uzturēšanas dokumentācija;
- 5) paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktažas dokumentācija;
- 6) meteoroloģiskā informācija;
- 7) attiecīgā gadījumā paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem (SCP); un
- 8) masas un līdzsvara dokumentācija.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

I. SADAĻA

Gaisa kuģis ar VTOL spēju (VCA)

UAM.OP.VCA.050. Darbības joma

Šajā sadaļā ir noteiktas prasības IAM operācijām ar gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA).

UAM.OP.VCA.101. Altimetra pārbaude un altimetra iestatījumi

- a) IAM ekspluatants izstrādā procedūras altimetra pārbaudei pirms katras izlidošanas.
- b) IAM ekspluatants izstrādā procedūras altimetra iestatījumiem visos lidojuma posmos, kurās attiecīgā gadījumā ņem vērā procedūras, ko noteikusi vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka valsts vai attiecīgā gadījumā tās gaisa telpas valsts, kurā tiek veikti lidojumi.

UAM.OP.VCA.125. Manevrēšana un pārvietošana uz zemes

- a) IAM ekspluatants izstrādā standarta un ārkārtas procedūras VCA manevrēšanai (gaisā un uz zemes) un VCA pārvietošanai uz zemes, lai garantētu drošu VCA ekspluatāciju vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai VEMS ekspluatācijas vietā. IAM ekspluatants jo īpaši ņem vērā sadursmes risku starp manevrējošo VCA vai VCA, kas tiek pārvietots, un citu gaisa kuģi vai citiem objektiem, kā arī personāla uz zemes savainošanas risku. IAM ekspluatanta procedūras saskaņo ar attiecīgi vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka, novirzīšanas vietas vai ekspluatācijas vietas ekspluatantu.
- b) Manevrēšanu ar VCA vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka, novirzīšanas vietas vai VEMS ekspluatācijas vietas kustības zonā veic:
 - 1) attiecīgi kvalificēts pilots pie VCA vadības ierīcēm; vai
 - 2) ja tiek veikta manevrēšana uz zemes bez pasažieriem nolūkā, kas nav pacelšanās, to veic IAM ekspluatanta norīkota persona, kas atrodas pie VCA vadības ierīcēm, pēc attiecīgas apmācības un instruktažas saņemšanas.
- c) IAM ekspluatants nodrošina, ka VCA pārvietošanu uz zemes vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka, novirzīšanas vietas vai VEMS ekspluatācijas vietas kustības zonā veic vai uzrauga darbinieki, kas ir saņēmuši attiecīgu apmācību un instruktažu.

UAM.OP.VCA.130. Trokšņa mazināšanas procedūras

- a) Izstrādājot ekspluatācijas procedūras, IAM ekspluatants ņem vērā nepieciešamību minimalizēt trokšņa ietekmi un ievērot visas publicētās trokšņa mazināšanas procedūras.
- b) IAM ekspluatanta procedūras:
 - 1) nodrošina, ka trokšņa mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un
 - 2) ir vienkāršas un droši īstenojamas un būtiski neietekmē lidojuma apkalpes darba slodzi lidojuma kritiskajos posmos.

UAM.OP.VCA.135. Operāciju maršruti un zonas

- a) IAM ekspluatants nodrošina, ka operācijas veic tikai tādos maršrutos vai zonās, kur:
 - 1) ir pieejamas plānotajai operācijai piemērotas kosmosa iekārtas, zemes iekārtas un pakalpojumi, kā arī meteoroloģiskie pakalpojumi;

- 2) ir pieejami piemēroti vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauki, novirzīšanas vietas vai VEMS ekspluatācijas vietas, kas nodrošina iespēju veikt nosēšanos VCA kritiskas veiktspējas atteices (CFP) gadījumā;
 - 3) attiecīgā VCA veiktspēja atbilst lidojuma minimālā absolūtā augstuma prasībām;
 - 4) VCA iekārtas atbilst plānotās operācijas obligātajām prasībām; un
 - 5) ir pieejamas atbilstīgas kartes un shēmas.
- b) IAM ekspluatants nodrošina operāciju veikšanu saskaņā ar visiem ierobežojumiem, ko kompetentā iestāde noteikusi operāciju maršrutos vai zonās.

UAM.OP.VCA.145. Minimālo lidojuma absolūto augstumu noteikšana

- a) IAM ekspluatants visos plānotā maršruta segmentos nosaka:
- 1) minimālos lidojuma absolūtos augstumus, kas nodrošina nepieciešamo vertikālo reljefa virsmas un šķēršļu pārlidošanas atstatumu, ņemot vērā šā pielikuma C apakšdaļas attiecīgās prasības un minimumus, ko noteikusi valsts, kurā notiek operācija; un
 - 2) metodi, kas pilotam jāizmanto, lai noteiktu 1. punktā minētos absolūtos augstumus.
- b) Metodi minimālo lidojuma absolūto augstumu noteikšanai apstiprina kompetentā iestāde.
- c) Ja IAM ekspluatanta un valsts, kurā notiek operācija, noteiktie minimālie lidojuma absolūtie augstumi atšķiras, piemēro lielākās vērtības.

UAM.OP.VCA.190. Degvielas/enerģijas shēma – vispārīgi noteikumi

- a) IAM ekspluatants izstrādā, īsteno un uztur degvielas/enerģijas shēmu, kas ietver politiku un procedūras attiecībā uz:
- 1) degvielas/enerģijas plānošanu un degvielas/enerģijas pārplānošanu lidojuma laikā;
 - 2) vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku, novirzīšanas vietu vai VEMS ekspluatācijas vietu izvēli; un
 - 3) degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.
- b) Degvielas/enerģijas shēma:
- 1) ir piemērota paredzētajam operācijas veidam; un
 - 2) atbilst IAM ekspluatanta spējai atbalstīt tās īstenošanu.
- c) Degvielas/enerģijas shēmu iekļauj lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- d) Degvielas/enerģijas shēma un visas tās izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

UAM.OP.VCA.191. Degvielas/enerģijas shēma – degvielas/enerģijas plānošana un degvielas/enerģijas pārplānošana lidojuma laikā

IAM ekspluatants nodrošina, ka:

- a) VCA ir pietiekams daudzums izmantojamas degvielas/enerģijas un rezerves, lai droši pabeigtu plānoto lidojumu un pieļautu novirzes no plānotās operācijas;
- b) plānoto izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu paredzētajam lidojumam aprēķina, balstoties uz visiem šādiem faktoriem:
- 1) degvielas/enerģijas patēriņa dati, kas norādīti AFM, vai pašreizējie dati par konkrēto gaisa kuģi, kas iegūti no degvielas/enerģijas patēriņa monitoringa sistēmas;
 - 2) nosacījumi, kādos lidojums tiks veikts, tajā skaitā, bet ne tikai:
 - i) veiktspēja, kas vajadzīga paredzētajam lidojumam uz galamērķi, ietverot maršrutā izvēlētos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukus, novirzīšanas vietas vai ekspluatācijas vietas;
 - ii) paredzamās masas;
 - iii) NOTAM;
 - iv) paredzami meteoroloģiskie apstākļi;

- v) atlikto tehniskās apkopes elementu ietekme saskaņā ar IAM ekspluatanta MEL un/vai konfigurācijas noviržu ietekme saskaņā ar IAM ekspluatanta CDL;
- vi) paredzamā izlidošanas un ielidošanas maršrutēšana un paredzamā kavēšanās;
- 3) enerģijas uzkrāšanas ierīču efektivitāte un kapacitāte plānotajiem ekspluatācijas apstākļiem, vajadzības gadījumā ņemot vērā šo enerģijas uzkrāšanas ierīču darbības pasliktināšanos;
- c) lidojumam nepieciešamās izmantojamās degvielas/enerģijas un rezerves aprēķinā, kuru sagatavo pirms lidojuma, iekļauj:
 - 1) degvielas/enerģijas daudzumu manevrēšanai uz zemes, kas nav mazāks par daudzumu, ko paredzēts izmantot pirms pacelšanās;
 - 2) lidojuma degvielas/enerģijas daudzumu, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai gaisa kuģis varētu veikt lidojumu no pacelšanās vai no lidojuma laikā veiktas pārplānošanas punkta līdz nosēšanās brīdim galamērķa vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai ekspluatācijas vietā, ņemot vērā b) apakšpunkta 2. punktā minētos ekspluatācijas nosacījumus;
 - 3) degvielu/enerģiju neparedzētiem apstākļiem, kas ir degvielas/enerģijas daudzums, kurš vajadzīgs, lai kompensētu neparedzētus faktorus, kuri varētu ietekmēt degvielas/enerģijas patēriņu līdz galamērķa vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukam, novirzīšanas vietai vai ekspluatācijas vietai;
 - 4) kritisko degvielas/enerģijas rezervi, ko nosaka, pamatojoties uz visiem tālāk minētajiem faktoriem:
 - i) AFM paredzēts reprezentatīvs ilgums, kas nepieciešams, lai veiktu aiziešanu otrajā riņķī no nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkta (LDP) un atpakaļ uz šo LDP, ņemot vērā VCA sertificēto minimālo veiktspēju (CMP);
 - ii) piesardzīgi noteikti apkārtējās vides apstākļi no degvielas/enerģijas patēriņa viedokļa;
 - iii) atbilstoša konfigurācija/ātrums, lai veiktu aiziešanas otrajā riņķī un nolaišanās procedūras;
 - iv) piesardzīgi aprēķināts degvielas/enerģijas patēriņš;
 - 5) papildu degvielas/enerģijas daudzumu, kas ir tāds degvielas/enerģijas daudzums, lai VCA varētu veikt drošu nosēšanos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai ekspluatācijas vietā, kas izvēlēta maršrutā, ņemot vērā VCA CMP jebkurā maršruta punktā; šī papildu degviela/enerģija ir vajadzīga tikai tad, ja degvielas/enerģijas daudzums, kas aprēķināts saskaņā ar c) apakšpunkta 2. un 3. punktu, nav pietiekams šādam notikumam;
 - 6) speciālu degvielas/enerģijas daudzumu, ņemot vērā paredzamos kavējumus vai specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus; un
 - 7) diskrecionāru degvielas/enerģijas daudzumu, ja to pieprasa PIC;
- d) ja lidojums jāturpina pa tādu maršrutu vai uz tādu galamērķa vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku, novirzīšanas vietu vai ekspluatācijas vietu, kuri nav sākotnēji plānotie, lidojuma laikā veiktas pārplānošanas procedūras vajadzīgās izmantojamās degvielas/enerģijas aprēķināšanai ietver b) apakšpunkta 2. punktā un c) apakšpunkta 2.–6. punktā minētās procedūras.

UAM.OP.VCA.195. Degvielas/enerģijas shēma – degvielas/enerģijas pārvaldība lidojuma laikā

- a) IAM ekspluatants izstrādā politiku un procedūras, ar ko nodrošina degvielas/enerģijas izmantojuma pārbaudi un degvielas/enerģijas pārvaldību lidojuma laikā.
- b) PIC uzrauga VCA atlikušās izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu, lai pārlicinātos, ka tas ir aizsargāts un nav mazāks par degvielas/enerģijas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz izvēlēto galamērķa vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku, novirzīšanas vietu vai VEMS ekspluatācijas vietu, kur var veikt drošu nosēšanos.
- c) Ja izmaiņas atļauj turpināt lidojumu uz kādu konkrētu vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku, novirzīšanas vietu vai VEMS ekspluatācijas vietu, kurā PIC plāno nosēsties, var izraisīt nosēšanos ar mazāku kritiskās degvielas/enerģijas rezervi, nekā plānots, PIC informē gaisa satiksmes vadību (ATC) par “minimālas degvielas/enerģijas” stāvokli, sniedzot ziņojumu “MINIMUM FUEL”.
- d) PIC, 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 vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai VEMS ekspluatācijas vietā, kur var veikt drošu nosēšanos, ir mazāks nekā plānotā kritiskā degvielas/enerģijas rezerve.

UAM.OP.VCA.210. Pilotu atrašanās norādītajās darba vietās

- a) Pacelšanās un nosēšanās laikā pilots, kuram jāpilda dežūrpilota pienākumi, atrodas savā norādītajā darba vietā.

- b) Visos pārējos lidojuma posmos pilots, kuram jāpilda dežūrpilota pienākumi, paliek savā norādītajā darba vietā, izņemot gadījumus, kad prombūtne ir nepieciešama, lai pildītu ar gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus vai fizioloģisku vajadzību dēļ. Ja iepriekš minētie iemesli ir par pamatu pilota prombūtnei, VCA vadību nodod citam atbilstoši kvalificētam pilotam.
- c) Visos lidojuma posmos pilots, kuram jāpilda dežūrpilota pienākumi, saglabā modrību. Ja pilots konstatē modrības trūkumu, tas veic attiecīgus pretpasākumus.

UAM.OP.VCA.245. Meteoroloģiskie apstākļi

IAM ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģis tiek ekspluatēts saskaņā ar laikapstākļu noteiktiem ekspluatācijas ierobežojumiem, kuriem tas sertificēts, un ņemot vērā pašreizējos un prognozētos laikapstākļus visā lidojuma laikā.

UAM.OP.VCA.250. Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes

- a) IAM ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, uz zemes veicot VCA atleidošanas un pretapleidošanas apstrādes pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu tā drošu ekspluatāciju.
- b) PIC sāk pacelšanos tikai tad, kad VCA ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt tā veikspēju vai tā vadāmību saskaņā ar tā AFM.

UAM.OP.VCA.255. Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojumā

- a) IAM ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem gaidāmas vai faktiskas apleidošanas apstākļos.
- b) PIC sāk lidojumu vai ar nodomu ielido gaidāmas vai faktiskas apleidošanas apstākļos tikai tad, ja VCA ir attiecīgi sertificēts un aprīkots, lai to varētu šādos apstākļos ekspluatēt.
- c) Ja apleidojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai gaisa kuģis ir sertificēts, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apleidojuma apstākļos, lidojumā apledo, PIC nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apleidojuma apstākļos un vajadzības gadījumā ziņo ATS par ārkārtas situāciju.

UAM.OP.VCA.260. Eļļas krājumi

PIC attiecīgā gadījumā sāk vai – lidojuma laikā veiktas pārplānošanas gadījumā – turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka VCA ir vismaz plānotais vajadzīgais eļļas daudzums, lai droši pabeigtu lidojumu paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

UAM.OP.VCA.265. Pacelšanās nosacījumi

Pirms sākt pacelšanos, PIC pārliecinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai VEMS ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētās pacelšanās virsmas stāvoklis netraucēs PIC droši veikt pacelšanos un izlidošanu; un
- b) tiks ievēroti attiecīgi vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukam, novirzīšanas vietai vai VEMS ekspluatācijas vietai paredzētie ekspluatācijas minimumi.

UAM.OP.VCA.270. Minimālie lidojuma absolūtie augstumi

PIC nelido zemāk par noteiktajiem minimālajiem lidojuma absolūtajiem augstumiem, izņemot gadījumus, kad:

- a) tas ir vajadzīgs, lai veiktu pacelšanos vai nosēšanos; vai
- b) tiek veikta augstuma samazināšana, ievērojot kompetentās iestādes apstiprinātas procedūras.

UAM.OP.VCA.275. Nestandarta vai ārkārtas situāciju imitēšana lidojumā

Pārvadājot pasažierus vai kravu, PIC neimitē nestandarta vai ārkārtas situācijas, kurās ir jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras.

UAM.OP.VCA.290. Bīstamas tuvošanās zemei konstatēšana

Ja PIC vai brīdināšanas sistēma par bīstamu tuvošanos zemei konstatē nepamatotu bīstamu tuvošanos zemei un/vai šķēršļiem, kas atrodas horizontāli attiecībā pret VCA, PIC veic tūlītējas korekcijas, lai nodrošinātu drošu lidojuma apstākļus.

UAM.OP.VCA.300. Nolaišanās un nosēšanās nosacījumi

Pirms sākt nolaišanās manevrus, PIC pārlicinās, ka:

- a) meteoroloģiskie apstākļi vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai VEMS ekspluatācijas vietā netraucēs PIC veikt drošu nolaišanos, nosēšanos vai aiziešanu otrajā riņķī, ņemot vērā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM) iekļauto veiktspējas informāciju; un
- b) tiek ievēroti noteiktie vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka ekspluatācijas minimumi vai minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem lidojumiem saskaņā ar VFR dienā.

UAM.OP.VCA.315. Ziņošana par lidojuma stundām

IAM ekspluatants kompetentajai iestādei ziņo stundu skaitu, ko katrs VCA nolidojis iepriekšējā kalendārā gada laikā.

2. SADAĻA

Pilotējams gaisa kuģis ar VTOL spēju (MVCA)**UAM.OP.MVCA.050. Darbības joma**

Šajā sadaļā ir noteiktas papildu prasības IAM operācijām ar pilotējamajiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (MVCA).

UAM.OP.MVCA.100. Gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) izmantošana

IAM ekspluatants nodrošina, ka:

- a) kad vien iespējams, izmanto ATS, kas atbilst gaisa telpai, kurā tiek veikta operācija, un piemērojamajiem gaisa satiksmes noteikumiem;
- b) lidojuma laikā operatīvās instrukcijas, kas saistītas ar izmaiņām ATS lidojuma plānā, pirms nosūtīšanas VCA saskaņo ar attiecīgo ATS struktūrvienību;
- c) meklēšanas un glābšanas dienesta pasākumus var nodrošināt vienmēr, kad ATS izmantošana gaisa telpā, kurā tiek veikta operācija, nav obligāta VFR lidojumiem dienā;
- d) attiecībā uz operācijām gaisa telpā, ko kompetentā iestāde norādījusi kā "U-space" gaisa telpu un kurā aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējs (ANSP) nesniedz gaisa satiksmes vadības (ATC) pakalpojumus, VCA nodrošina, ka tas nepārtraukti ir elektroniski redzams "U-space" pakalpojumu sniedzējiem.

UAM.OP. MVCA.107. Piemērots vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks un piemērota novirzīšanas vieta

- a) IAM ekspluatants izmanto piemērotus vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukus savām parastajām operācijām un, ja nepieciešams, saistībā ar novirzīšanos no plānotā maršruta.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta IAM ekspluatants drīkst izmantot vienu vai vairākas piemērotas novirzīšanas vietas, lai maršrutā pēc vajadzības novirzītos no plānotā maršruta.
- c) Vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauks tiek uzskatīts par piemērotu, ja paredzamajā izmantošanas laikā tas ir:
 - 1) saderīgs ar VCA gabarītiem un svaru;
 - 2) saderīgs ar VCA nolaišanās un izlidošanas trajektorijām;
 - 3) nodrošināts ar glābšanas un ugunsdzēsības dienestiem (RFFS) un citiem pakalpojumiem un iekārtām, kas nepieciešamas paredzētajai operācijai; un
 - 4) pieejams.
- d) Novirzīšanas vieta tiek uzskatīta par piemērotu ja paredzamajā izmantošanas laikā:
 - 1) tās raksturlielumi, tajā skaitā izmēri, šķēršļi un virsmas stāvoklis, ir saderīgi ar VCA un ļauj veikt nosēšanos saskaņā ar apstiprinātu nosēšanās profilu;
 - 2) VCA to var sasniegt saskaņā ar tā CMP, ņemot vērā vēja ierobežojumus;
 - 3) tai ir pieņemams RFFS nodrošinātās aizsardzības līmenis;
 - 4) tā ir iepriekš apsekota; un
 - 5) tā ir pieejama.

UAM.OP.MVCA.111. Minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem – VFR lidojumi

- a)
IAM ekspluatants nosaka minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem lidojumiem, ko paredzēts veikt saskaņā ar VFR dienā. Šie minimumi nav mazāki par tiem, kas norādīti Regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma (*Part-SERA*) SERA.5001. punktā attiecībā uz to gaisa telpas klasi, kurā tiek veikts lidojums, izņemot gadījumus, kad ir atļauts veikt speciālus VFR lidojumus.
- b) Vajadzības gadījumā IAM ekspluatants OM var precizēt papildu nosacījumus šādu minimumu piemērošanai, ņemot vērā tādus faktorus kā radiosakaru pārklājums, reljefs, objektu raksturs, lidojuma apstākļi un ATS kapacitāte.
- c) Lidojumus veic, redzot zemes virsmu.

UAM.OP.MVCA.127. Pacelšanās un nosēšanās – VFR lidojumi dienā

- a) Veicot lidojumu saskaņā ar VFR dienā, PIC nedrīkst pacelties vai nosēsties vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā vai novirzīšanas vietā, ja vien ziņotie laikapstākļi šajā vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā vai novirzīšanas vietā nav vienādi vai labāki par tiem, kas norādīti Regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma (*Part-SERA*) SERA.5001. vai SERA.5005. punktā attiecībā uz to gaisa telpas klasi, kurā tiek veikts lidojums.
- b) Ja ziņotie laikapstākļi ir sliktāki par apstākļiem, kas nepieciešami pacelšanās veikšanai, pacelšanos sāk tikai tad, ja PIC var noteikt, ka minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem gar pacelšanās zonu ir vienādi ar nepieciešamo minimumu vai labāki par to.
- c) Ja ziņotie laikapstākļi nav pieejami, pacelšanos sāk tikai tad, ja PIC var noteikt, ka minimālā redzamība un attālums līdz mākoņiem gar pacelšanās zonu ir vienādi ar nepieciešamo minimumu vai labāki par to.

UAM.OP.MVCA.155. Īpašu kategoriju pasažieru (SCP) pārvadāšana

- a) SCP gaisa kuģī pārvadā, ievērojot VCA ekspluatanta izstrādāto procedūru nosacījumus, kas garantē VCA un tajā esošo personu drošību.
- b) SCP nenosēdina un viņi neieņem sēdvietas, no kurām var tieši piekļūt avārijas izejām vai kur viņu klātbūtne varētu:
- 1) traucēt apkalpes locekļiem pildīt pienākumus;
 - 2) aizšķērsot piekļuvi avārijas iekārtām; vai
 - 3) traucēt pasažieru evakuāciju ārkārtas gadījumā.
- c) Par SCP pārvadāšanu gaisa kuģī iepriekš informē PIC.

UAM.OP.MVCA.160. Bagāžas un kravas izvietošana

IAM ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

- a) pasažieru nodalījumā uzņem tikai tādu bagāžu, ko var atbilstoši un droši izvietot; un
- b) visu gaisa kuģī esošo bagāžu un kravu, kas var radīt miesas bojājumus vai kaitējumu vai pārvietojoties aizšķērsot ejas un izejas, izvietot tā, lai novērstu tās kustēšanos.

UAM.OP.MVCA.165. Pasažieru izvietošana

IAM ekspluatants izstrādā procedūras pasažieru izvietošanai, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai iespējamās avārijas evakuācijas gadījumā viņi varētu palīdzēt veikt gaisa kuģa evakuāciju un tai netraucēt.

UAM.OP.MVCA.170. Pasažieru instruktāža

IAM ekspluatants nodrošina:

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

UAM.OP.MVCA.175. Lidojuma sagatavošana

- a) Katram plānotajam lidojumam sastāda lidojuma veikšanas plānu (*OPF*), ņemot vērā gaisa telpu, kurā paredzēts veikt lidojumu, un piemērojamos gaisa satiksmes noteikumus, gaisa kuģa veiktspēju, ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgos gaidāmos apstākļus paredzētajā maršrutā un izmantojamajā vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā vai novirzīšanas vietā.
- b) Lidojumu nesāk, iekams *PIC* nav pārliecināts, ka:
- 1) var ievērot visas Regulas (ES) 2018/1139 V pielikuma 2.c punktā minētās prasības par gaisa kuģa lidojumderīgumu un reģistrāciju, instrumentiem un iekārtām, masu un smaguma centra (*CG*) atrašanās vietu, bagāžu un kravu, kā arī gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumiem;
 - 2) gaisa kuģi ekspluatē tikai saskaņā ar pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstu (*CDL*);
 - 3) ir pieejamas tās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas (*OM*) daļas, kuras nepieciešamas plānotā lidojuma norisei;
 - 4) gaisa kuģī ir dokumenti, papildinformācija un veidlapas, kam jābūt pieejamiem saskaņā ar *IAM.GEN.MVCA.110.* punktu, ja vien tos nav atļauts glabāt uz zemes saskaņā ar *IAM.GEN.MVCA.115.* punktu;
 - 5) ir pieejamas paredzētajai gaisa kuģa operācijai vajadzīgās kartes, shēmas un pavaddokumenti vai līdzvērtīgi dati, arī par jebkuru iespējamo novirzīšanos;
 - 6) plānotajam lidojumam vajadzīgās kosmosa iekārtas, zemes iekārtas un dienesti ir pieejami un piemēroti;
 - 7) plānotajā lidojumā ir iespējams ievērot *OM* noteiktās piemērojamās prasības attiecībā uz degvielu/enerģiju, eļļu, skābekli, minimālajiem lidojuma absolūtajiem augstumiem, vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka ekspluatācijas minimumiem, minimālo redzamību un attālumu līdz mākoņiem *VFR* lidojumiem dienā un piemērotu vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku un novirzīšanas vietu izvēli;
 - 8) rezervēts;
 - 9) ir iespējams ievērot visus ekspluatācijas papildu ierobežojumus;
 - 10) visa pārvadātā krava ir pareizi izkārtota un droši nostiprināta;
 - 11) ir apstiprināts gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) lidojuma plāns un ir piešķirta lidojuma veikšanas atļauja saskaņā ar piemērojamajiem gaisa satiksmes noteikumiem un gaisa telpas klasi(-ēm), kurā(-ās) operācija tiks veikta.

UAM.OP.MVCA.177. Gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) lidojuma plāna iesniegšana

- a) *IAM* ekspluatants iesniedz *ATS* lidojuma plānu, kā to prasa piemērojamie gaisa satiksmes noteikumi attiecībā uz gaisa telpas klasi(-ēm), kurā(-ās) operācija tiks veikta.
- b) Ja *ATS* lidojuma plāna iesniegšana nav prasīta saskaņā ar piemērojamajiem gaisa satiksmes noteikumiem attiecībā uz gaisa telpas klasi(-ēm), kurā(-ās) operācija tiks veikta, *IAM* ekspluatants nodrošina, ka attiecīgajai *ATS* struktūrvienībai tiek nodota pietiekama informācija, kas vajadzības gadījumā ļauj aktivizēt trauksmes izziņošanas dienestus.
- c) Ja *ATS* lidojuma plāns ir jāiesniedz, bet no vietas, kurā operācija sākas, to nav iespējams iesniegt, *PIC* vai *IAM* ekspluatants *ATS* lidojuma plānu pārraida iespējami drīz pēc pacelšanās.

UAM.OP.MVCA.192. Degvielas/enerģijas shēma – vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku un novirzīšanas vietu izvēle

- a) Parastu operāciju veikšanai (arī mācībām) un novirzīšanas nolūkos *PIC* izvēlas un lidojuma veikšanas plānā un, ja nepieciešams, *ATS* lidojuma plānā norāda:
- 1) vismaz divas drošas nosēšanās iespējas galamērķī, ko var sasniegt no punkta, kurā izdarīts lēmums nosēties; un
 - 2) vienu vai vairākus vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukus vai novirzīšanas vietas, lai nodrošinātu drošu nosēšanos, ja pēc *CFP* jebkurā lidojuma brīdī ir nepieciešams veikt novirzīšanos.

- b) Lai izvēlētos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukus un novirzīšanas vietas saskaņā ar a) apakšpunktu, PIC ņem vērā, vai:
- 1) faktiskie un prognozētie laikapstākļi liecina, ka paredzamajā izmantošanas laikā apstākļi izvēlētajos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukos un novirzīšanas vietās būs vienādi ar piemērojamiem minimumiem, kas noteikti saskaņā ar UAM.OP.MVCA.111. punktu, vai labāki par tiem;
 - 2) VCA CMP ļauj droši nosēsties izvēlētajos vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukos vai novirzīšanas vietās;
 - 3) ir saņemti visi nepieciešamie papildu ekspluatācijas apstiprinājumi.
- c) Plānojot lidojumu, PIC piemēro atbilstošas drošības rezerves, lai ņemtu vērā iespējamo meteoroloģisko apstākļu pasliktināšanos paredzamajā nosēšanās laikā salīdzinājumā ar pieejamo prognozi.

UAM.OP.MVCA.193. Drošas nosēšanās iespējas galamērķī

PIC apņemas nosēsties vienā no drošas nosēšanās iespējām saskaņā ar UAM.OP.MVCA.192. punktu, ja pašreizējais meteoroloģisko apstākļu, satiksmes un citu ekspluatācijas apstākļu novērtējums liecina, ka paredzamajā izmantošanas laikā paredzētajā nosēšanās vietā var veikt drošu nosēšanos.

UAM.OP.MVCA.200. Īpaša VCA degvielas uzpilde vai noliešana

- a) Īpašu degvielas uzpildi vai noliešanu veic tikai tad, ja IAM ekspluatants:
- 1) ir izstrādājis standarta ekspluatācijas procedūras, pamatojoties uz riska novērtējumu; un
 - 2) ir izveidojis mācību programmu savam personālam, kas iesaistīts šādās darbībās.
- b) Īpaša degvielas uzpilde vai noliešana attiecas uz:
- 1) degvielas uzpildi ar ieslēgtām cēlējspēka un vilcējspēka iekārtām;
 - 2) degvielas uzpildi/noliešanu, pasažieriem iekāpjot, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no tā, un
 - 3) viegli uzliesmojošas degvielas uzpildi/noliešanu.
- c) Visas uzpildes procedūras, ko veic ar ieslēgtām cēlējspēka un vilcējspēka iekārtām, un visas to izmaiņas iepriekš jāapstiprina kompetentajai iestādei.

UAM.OP.MVCA.205. VCA akumulatoru uzlāde vai nomaīņa, pasažieriem iekāpjot, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no tā

- a) VCA akumulatoru uzlādi vai nomaīņu, pasažieriem iekāpjot, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no tā, veic tikai tad, ja IAM ekspluatants:
- 1) ir izstrādājis standarta ekspluatācijas procedūras, pamatojoties uz riska novērtējumu; un
 - 2) ir izveidojis mācību programmu savam personālam, kas iesaistīts šādās darbībās.

UAM.OP.MVCA.216. Radioaustiņu izmantošana

- a) Katram pilotam, kam jāpilda pienākumi savā norādītajā darba vietā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga ierīce. Radioaustiņas lieto kā galveno ierīci balss sakariem ar ATS struktūrvienībām.
- b) Piestiprinātā mikrofona vai līdzīgas ierīces novietojums pilotu kabīnē ļauj to izmantot divvirzienu radiosakariem, kad VCA veic manevrēšanu ar savu dzinēju un kad PIC to uzskata par nepieciešamu.

UAM.OP.MVCA.220. Avārijas evakuācijas palīglīdzekļi

IAM ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms manevrēšanas vai pārvietošanas uz zemes, pacelšanās un nosēšanās, kā arī gadījumos, kad to droši un praktiski var īstenot, visi automātiskie avārijas evakuācijas palīglīdzekļi ir gatavi lietošanai.

UAM.OP.MVCA.225. Sēdekļi, drošības jostas un ierobežotājsistēmas

- a) *Piloti*

Pacelšanās un nosēšanās laikā un kad vien PIC to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, katrs pilots ir droši piesprādzējies, izmantojot visas tam paredzētās drošības jostas un ierobežotājsistēmas, kas uzstādītas pilota sēdeklim.

b) *Pasažieri*

1. Pirms pacelšanās un nosēšanās un laikā, kad notiek manevrēšana vai pārvietošana uz zemes, un kad vien PIC to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, PIC pārliecinās, ka ikviens gaisa kuģī esošais pasažieris sēž sēdekli un ir pareizi piesprādzējies, izmantojot sēdeklim uzstādīto drošības jostu vai ierobežotājsistēmu.
2. IAM ekspluatants nosaka prasības gadījumam, kad vienā gaisa kuģa sēdvietā sēž vairākas personas, kas atļauts tikai īpaši norādītās sēdvietās. PIC pārliecinās, ka vienā gaisa kuģa sēdvietā nesēž vairākas personas, izņemot sēdvietas, kurās atrodas viens pieaugušais un viens zīdains, kas ir pienācīgi piesprādzēti ar papildu cilpveida drošības jostu vai citu ierobežotājiem.

UAM.OP.MVCA.230. Pasažieru nodalījuma sagatavošana

- a) IAM ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms manevrēšanas vai pārvietošanas uz zemes, pacelšanās un nosēšanās visas izejas un evakuācijas ceļi ir brīvi no šķēršļiem.
- b) PIC nodrošina, ka pirms pacelšanās un nosēšanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža ir pareizi izvietotas un nostiprinātas.

UAM.OP.MVCA.235. Glābšanas vestes

IAM ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka, veicot VCA lidojumus virs ūdens, tiek pienācīgi ņemts vērā lidojuma ilgums un lidojumā gaidāmie apstākļi, lai izlemtu, vai visām personām gaisa kuģī būtu jāuzvelk glābšanas vestes.

UAM.OP.MVCA.240. Smēķēšana gaisa kuģī

PIC nekādā gadījumā neļauj smēķēt gaisa kuģī.

UAM.OP.MVCA.245. Meteoroloģiskie apstākļi

a) PIC:

- 1) sāk lidojumu; vai
- 2) attiecīgā gadījumā turpina lidojumu pēc punkta, no kura piemēro pārskatīto ATS lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārplānošana;
- 3) turpina lidojumu uz plānoto galamērķa vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku

tikai tad, ja pašreizējie meteoroloģiskie ziņojumi vai pašreizējo ziņojumu un prognožu kopums liecina, ka gaidāmie meteoroloģiskie apstākļi izlidošanas vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, lidojuma maršrutā un galamērķa vertikālās pacelšanās un nolaišanās lidlaukā ielidošanas laikā ir tādi paši vai labāki par plānošanas minimumiem, kas noteikti saskaņā ar UAM.OP. MVCA.111. punktu.

UAM.OP.MVCA.285. Papildu skābekļa lietošana

PIC nodrošina, lai visi piloti, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski VCA drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad salona barometriskais augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu, kā arī ikreiz, kad salona barometriskais augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

UAM.OP.MVCA.295. Gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēmas (ACAS) izmantošana

Ja ACAS ir uzstādīta un darbībā, IAM ekspluatants izstrādā ekspluatācijas procedūras un apmācības programmas, lai lidojuma apkalpe būtu pienācīgi apmācīta izvairīties no sadursmēm un kompetenta izmantot ACAS II ierīces.

C APAKŠDAĻA

GAISA KUĢU AR VTOL SPĒJU (VCA) VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI**UAM.POL.VCA.050. Darbības joma**

Šajā apakšdaļā ir noteiktas veiktspējas prasības un ekspluatācijas ierobežojumi IAM operācijām ar gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA).

UAM.POL.VCA.100. Operācijas veids

VCA ekspluatē saskaņā ar paredzētajam veicamās operācijas veidam piemērojamajām veiktspējas prasībām.

UAM.POL.VCA.105. Gaisa kuģa ar VTOL spēju (VCA) veiktspējas dati

VCA ekspluatē saskaņā ar sertificētajiem veiktspējas datiem un ierobežojumiem, kas norādīti AFM.

UAM.POL.VCA.110. Vispārīgas veiktspējas prasības

a) VCA masa:

- 1) pacelšanās sākumā; vai
- 2) lidojuma laikā veiktas pārplānošanas gadījumā – punktā, no kura piemēro pārskatīto lidojuma veikšanas plānu,

nedrīkst būt lielāka par masu, ar kuru var izpildīt šīs apakšdaļas prasības attiecībā uz veicamo lidojumu, ņemot vērā paredzamo masas samazinājumu lidojumā un attiecīgā gadījumā atbrīvošanos no degvielas.

b) AFM norādītos apstiprinātos veiktspējas datus izmanto, lai noteiktu atbilstību šīs apakšdaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem atbilstīgi attiecīgajām prasībām. Šos citus datus IAM ekspluatants norāda lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM). Piemērojot šajā apakšdaļā noteiktos faktorus, ņem vērā visus ekspluatācijas faktorus, kas jau ir iekļauti AFM norādītajos veiktspējas datos, lai izvairītos no faktoru divkārtas piemērošanas.

c) Pierādot atbilstību šīs apakšdaļas prasībām, ņem vērā šādus parametrus:

- 1) VCA masu;
- 2) VCA konfigurāciju;
- 3) vides apstākļus, jo sevišķi:
 - i) blīvumu pēc augstuma;
 - ii) vēju:
 - A) izņemot gadījumus, kas noteikti C) punktā saistībā ar pacelšanos, pacelšanās trajektoriju un nosēšanos, korekcija attiecībā uz vēju nav lielāka par 50 % no jebkuras ziņotās pastāvīgās pretvēja komponentes, kas ir 5 mezgli vai lielāka;
 - B) gadījumos, kad AFM atļauts pacelties un nosēsties ar ceļavēja komponenti, un visos gadījumos attiecībā uz pacelšanās trajektoriju, korekcija attiecībā uz ceļavēju nav mazāka par 150 % no jebkuras ziņotās vēja komponentes;
 - C) ja ar precīziem vēja mērāparātiem var precīzi izmērīt vēja ātrumu virs pacelšanās un nosēšanās punkta, IAM ekspluatants var ņemt vērā par 50 % lielākas vēja komponentes, ja IAM ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka FATO tuvums un vēja mērāparātu precizitātes uzlabojumi nodrošina atbilstīgu drošības līmeni;
- 4) ekspluatācijas paņēmienus; un
- 5) jebkuru tādu sistēmu ekspluatāciju, kas negatīvi ietekmē VCA veiktspēju

UAM.POL.VCA.115. Šķēršļi

Veicot lidojumus uz/no nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonām (FATO), IAM ekspluatants pirmslidojuma plānošanas laikā un šķēršļu pārlidošanas aprēķinu vajadzībām:

a) ņem vērā šķēršli ārpus FATO, pacelšanās lidojuma trajektorijā vai otrā riņķa trajektorijā, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tam ir mazāks nekā:

- 1) lidojumos, kas jāveic saskaņā ar VFR:
 - i) $0,75 \times D$;

- ii) pieskaitot lielāko no $0,25 \times D$ vai 3 m;
- iii) pieskaitot:
 - A) $0,10 \times DR$ attālumu lidojumiem saskaņā ar VFR dienā; vai
 - B) REZERVĒTS;
- b) veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, ņem vērā šķērslī atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonās, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tam ir mazāks nekā:
 - 1) $0,75 \times D$;
 - 2) pieskaitot lielāko no $0,25 \times D$ vai 3 m;
 - 3) pieskaitot:
 - i) $0,10 \times DR$ attālumu lidojumiem saskaņā ar VFR dienā; vai
 - ii) REZERVĒTS;
- c) neņem vērā šķēršļus ārpus FATO, pacelšanās lidojuma trajektorijā vai otrā riņķa trajektorijā, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir lielāks nekā:
 - 1) $3 \times D$ VFR lidojumiem dienā, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot piemērotus vizuālus orientierus;
 - 2) REZERVĒTS.

UAM.POL.VCA.120. Pacelšanās

- a) VCA pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt maksimālo pacelšanās masu, kas AFM norādīta sertificētai pacelšanās procedūrai vai procedūrām, kuras paredzēts izmantot.
- b) IAM ekspluatants ņem vērā:
 - 1) attiecīgos UAM.POL.VCA.110. punkta c) apakšpunktā norādītos parametrus; un
 - 2) šķēršļus, kas noteikti saskaņā ar UAM.POL.VCA.115. punktu.
- c) Turklāt saistībā ar VCA lidojumiem no FATO:
 - 1) pacelšanās masai jābūt tādai, lai:
 - i) būtu iespējams pārtraukt pacelšanos un nosēties FATO, ja lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties (TDP) ir konstatēta CFP;
 - ii) vajadzīgā pārtrauktas pacelšanās distance (RTODRV) nepārsniegtu pieejamo pārtrauktas pacelšanās distanci (RTODAV); un
 - iii) TODRV nebūtu garāka par TODAV, ja vien VCA, kam radusies CFP, kura konstatēta TDP vai pirms TDP, turpinot pacelšanos, var pārlidot visus šķēršļus līdz TODRV beigām ar vertikālo augstuma rezervi, kas nav mazāka par 10,7 m (35 pēdām);
 - 2) pacelšanās posmā līdz TDP (un atrodoties tajā) saglabā vizuālu kontaktu ar reljefu, lai varētu droši veikt pārtrauktu pacelšanos.
- d) Ja, veicot pacelšanos, izmantojot atpakaļgaitas vai sānu pārejas procedūru, radusies CFP, kura konstatēta TDP vai pirms TDP, visus šķēršļus atpakaļgaitas vai sānu pārejas zonā pārlido ar atbilstīgu augstuma rezervi.

UAM.POL.VCA.125. Pacelšanās lidojuma trajektorija

- a) No VCA vajadzīgās pacelšanās distances (TODRV) beigām pēc CFP konstatēšanas lēmuma pieņemšanas punktā paceļoties (TDP) vai pēc tā:
 - 1) pacelšanās masa ir tāda, kas nodrošina tādu pacelšanās lidojuma trajektoriju, lai lidojumos saskaņā ar VFR dienā augstuma uzņemšanas trajektorijā būtu iespējams pārlidot visus šķēršļus vismaz 10,7 m (35 pēdu) vertikālā attālumā;
 - 2) ja par vairāk nekā 15° tiek mainīts lidojuma virziens, atbilstīgi koriģē spēju uzturēt augstuma uzņemšanas gradientu, lai varētu ievērot šķēršļu pārlidošanas prasības saskaņā ar AFM; šo virziena maiņu nedrīkst uzsākt, pirms nav sasniegts 61 m (200 pēdu) augstums virs pacelšanās virsmas, izņemot gadījumus, kad šāds manevrs ietilpst AFM iekļautā apstiprinātā pacelšanās procedūrā.

- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā UAM.POL.VCA.110. punkta c) apakšpunktā noteiktos atbilstīgos parametrus izlidošanas vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlaukā, novirzīšanas vietā vai ekspluatācijas vietā.

UAM.POL.VCA.130. Maršrutā

- a) VCA masa un lidojuma trajektorija visos maršruta punktos pēc kritiskas veiktspējas atteices (CFP) un ņemot vērā lidojuma laikā paredzamos meteoroloģiskos apstākļus, ļauj nodrošināt atbilstību tālāk izklāstītajiem nosacījumiem.
- 1) REZERVĒTS.
 - 2) REZERVĒTS.
 - 3) VCA masa ir tāda, kas nodrošina VCA ekspluatāciju minimālajā līmenī, kas noteikts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 923/2012 pielikuma (*Part-SERA*) SERA.5005. punkta f) apakšpunktu, vai augstāk par to, un augstuma samazināšanu no kreisēšanas augstuma līdz nosēšanās lēmuma pieņemšanas punktam (*LDP*) virs vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauka, novirzīšanas vietas vai ekspluatācijas vietas, kur var veikt nosēšanos saskaņā ar UAM.POL.VCA.135. punktu.
- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, piemēro visus tālāk minētos nosacījumus:
- 1) pieņem, ka CFP var rasties viskritiskākajā maršruta punktā;
 - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
 - 3) atbrīvošanos no degvielas attiecīgā gadījumā plāno tikai tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, būtu iespējams sasniegt vertikālās pacelšanās un nosēšanās lidlauku, novirzīšanas vietu vai ekspluatācijas vietu ar vajadzīgo degvielas/enerģijas rezervi; un
 - 4) atbrīvošanos no degvielas attiecīgā gadījumā neplāno zemāk par 300 m (1 000 pēdām) virs reljefa.

UAM.POL.VCA.135. Nosēšanās

- a) VCA nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nedrīkst pārsniegt AFM attiecīgajai sertificētajai nosēšanās procedūrai noteikto maksimālo pacelšanās masu.
- b) IAM ekspluatants ņem vērā:
- 1) attiecīgos UAM.POL.VCA.110. punkta c) apakšpunktā minētos parametrus; un
 - 2) šķēršļus, kas noteikti saskaņā ar UAM.POL.VCA.115. punktu.
- c) Ja kritisku veiktspējas atteici (CFP) konstatē jebkurā nosēšanās lēmuma pieņemšanas punktā (*LDP*) vai pirms tā, ir iespējams vai nu nosēsties un apstāties uz skrejceļa vai *FATO* robežās, vai arī veikt pārtraukto nosēšanos un pārlidot visus šķēršļus lidojuma trajektorijā ar vertikālo augstuma rezervi, kas nav mazāka par 10,7 m (35 pēdām).
- d) Ja CFP konstatē jebkurā *LDP* punktā vai pēc tā, ir iespējams nosēsties un apstāties uz skrejceļa vai *FATO* robežās, pārlidojot visus šķēršļus nolaišanās trajektorijā.

UAM.POL.VCA.140. Masa un līdzsvars, noslogojums

- a) Jebkurā operācijas posmā VCA noslogojums, masa un smaguma centrs (CG) atbilst ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM), ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) IAM ekspluatants pirms katra tā ekspluatētā gaisa kuģa ekspluatācijas sākšanas nosaka gaisa kuģa masu un CG, to faktiski nosverot, un pēc tam atkārtoti sverot ik pēc 4 gadiem, ja izmanto konkrēta VCA masu, vai ik pēc 9 gadiem, ja izmanto flotes masu. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu kopējo ietekmi uz gaisa kuģa masu un līdzsvaru. Ja modifikāciju ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, VCA sver atkārtoti.
- c) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.
- d) IAM ekspluatants, faktiski nosverot vai izmantojot standartmasas, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu (pilotu un attiecīgā gadījumā tehniskās apkalpes locekļu) svaru, kas ietilpst VCA ekspluatācijas sausmasā. Nosaka to atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa CG.
- e) IAM ekspluatants derīgās kravas masu, ietverot balastu, nosaka, faktiski nosverot vai derīgās kravas masu nosakot atbilstīgi standarta pasažieru un attiecīgā gadījumā bagāžas svaram.

- f) IAM ekspluatants var izmantot citu kravas vienību standartmasas, ja tas kompetentajai iestādei pierāda, ka šīm vienībām ir tāda pati masa vai ka šo vienību masa nepārsniedz noteiktās pielaišanas.
- g) IAM ekspluatants degvielas kravas un/vai enerģijas akumulēšanas ierīces masu nosaka šādi:
 - 1) *degvielas kravas* masu nosaka pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM) norādītu metodi;
 - 2) *enerģijas akumulēšanas ierīces* masu nosaka, nosverot vai izmantojot OM norādītās standartmasas.
- h) IAM ekspluatants nodrošina, ka:
 - 1) kravas iekraušanu VCA uzrauga kvalificēti darbinieki; un
 - 2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.
- i) IAM ekspluatants ievēro konstrukcijas papildierobežojumus, piemēram, grīdu izturības ierobežojumus, maksimālo slodzi uz tekošo metru, maksimālo masu katrā kravas nodaļumā un maksimālā sēdvietu skaita ierobežojumus.
- j) IAM ekspluatants OM precīzē principus un metodes, ko piemēro noslogojumam un masas un līdzsvara sistēmā, kas atbilst a) līdz i) apakšpunkta prasībām. Šī sistēma aptver visus ekspluatanta paredzētos operāciju veidus.

UAM.POL.VCA.145. Masas un līdzsvara dati un masas un līdzsvara dokumentācija

- a) IAM ekspluatants pirms katra lidojuma nosaka masas un līdzsvara datus un sagatavo masas un līdzsvara dokumentāciju, kurā precīzē noslogojumu un tā izvietojumu Ņemot vērā masas un līdzsvara dokumentus, PIC konstatē, vai noslogojums un tā izvietojums nepārsniedz gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:
 - 1) VCA reģistrācija un tips;
 - 2) lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums;
 - 3) PIC vārds un uzvārds;
 - 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojuši attiecīgo dokumentāciju;
 - 5) gaisa kuģa ekspluatācijas sausmasa un atbilstošais CG;
 - 6) degvielas vai enerģijas akumulēšanas ierīces masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas masa;
 - 7) to patērējamo krājumu masa, kuri nav degviela (attiecīgā gadījumā);
 - 8) derīgās kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
 - 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
 - 10) piemērojamās gaisa kuģa CG atrašanās vietas; un
 - 11) masas un CG robežvērtības.

Mīnētā informācija ir pieejama lidojuma plānošanas dokumentos vai masas un līdzsvara sistēmās.

- b) Ja masas un līdzsvara datus un masas un līdzsvara dokumentāciju ģenerē datorizēta masas un līdzsvara sistēma, ekspluatants:
 - 1) pārbauda izvaddatu integritāti, lai nodrošinātu, ka dati atbilst AFM noteiktajiem ierobežojumiem; un
 - 2) sistēmas lietošanas instrukcijas un procedūras sīki apraksta savā lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM).
- c) Persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu rokrakstā vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka noslogojums un tā izvietojums atbilst PIC saņemtajai masas un līdzsvara dokumentācijai. PIC savu piekrišanu apliecina ar parakstu rokrakstā vai līdzvērtīgu apliecinājumu.

- d) IAM ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīdī izdarītām noslogojuma izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:
- 1) PIC ir ziņots par visām pēdējā brīdī izdarītām izmaiņām pēc masas un līdzsvara dokumentācijas aizpildīšanas un ka šīs izmaiņas ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kas ietver masas un līdzsvara dokumentāciju;
 - 2) ir precizētas maksimālās pēdējā brīdī pieļaujamās pasažieru skaita vai kravas nodalījuma noslogojuma izmaiņas; un
 - 3) ja maksimālais pasažieru skaits ir pārsniegts, tiek sagatavota jauna masas un līdzsvara dokumentācija.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Gaisa kuģis ar VTOL spēju (VCA)

UAM.IDE.VCA.050. Darbības joma

Šajā sadaļā ir noteiktas prasības IAM operācijām ar gaisa kuģiem ar VTOL spēju (VCA).

UAM.IDE.VCA.100. Instrumenti un iekārtas

- a) Šajā apakšdaļā, kā arī tipa sertifikācijas prasībās un gaisa telpas prasībās noteiktos instrumentus, datus un iekārtas, uzstāda vai uzglabā VCA atbilstoši apstākļiem, kuros paredzēts veikt operāciju.

Šajā apakšdaļā, kā arī tipa sertifikācijas prasībās un gaisa telpas prasībās noteiktos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām, izņemot šādus elementus:

- 1) pirmās palīdzības komplekti;
 - 2) izdzīvošanas un signalizēšanas aprīkojums;
 - 3) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 4) bērnu ierobežotājierīces.
- b) Instrumenti un iekārtas, kas nav prasīti šajā pielikumā, kā arī visas citas iekārtas, kas nav prasītas saskaņā ar šo regulu, bet ko ved lidojumā, atbilst šādiem noteikumiem:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju pilots neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību II pielikumam un Regulas (ES) 2018/1139 IX pielikuma 2.1. punktam vai šā pielikuma UAM.IDE.MVCA.330., UAM.IDE.MVCA.335. un UAM.IDE.MVCA.345. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai darbības traucējumu gadījumā – neietekmē gaisa kuģa lidojumderīgumu.
- c) Ja pilotam lidojuma laikā savā norādītajā darba vietā ir jāizmanto kāda iekārta, šo iekārtu uzstāda tā, lai to varētu viegli lietot no attiecīgās darba vietas. Ja atsevišķu iekārtas vienību paredzēts izmantot vairākām personām savās norādītajās darba vietās, attiecīgo iekārtas vienību uzstāda tā, lai to varētu viegli lietot no jebkuras darba vietas.
- d) Instrumentus, ko izmanto pilots, izvieto tā, lai pilots no savas norādītās darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma trajektorijas virzienā.
- e) Viss vajadzīgais avārijas aprīkojums ir ērti sasniedzams tūlītējai lietošanai.

UAM.IDE.VCA.105. Lidojumam nepieciešamās obligātās iekārtas

Lidojumu nedrīkst sākt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem gaisa kuģa instrumentiem, iekārtu vienībām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) gaisa kuģi ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta obligāto iekārtu sarakstu (MEL); vai
- b) kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, ka ekspluatants ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (MMEL) saskaņā ar III pielikuma ORO.MLR.105. punkta j) apakšpunktu.

2. SADAĻA

Pilotējams gaisa kuģis ar VTOL spēju (MVCA)**UAM.IDE.MVCA.050. Darbības joma**

Šajā sadaļā ir noteiktas papildu prasības IAM operācijām ar pilotējamiem gaisa kuģiem ar VTOL spēju (MVCA).

UAM.IDE.MVCA.115. Ekspluatācijas gaismas

VCA, ko ekspluatē saskaņā ar VFR dienā, ir aprīkots ar pretsadursmju ugunīm.

UAM.IDE.MVCA.125. Lidojuma instrumenti un saistītās iekārtas

- a) VCA ir aprīkots ar lidojuma instrumentiem un iekārtām, kas norādītas tā tipa sertifikācijas apstiprinājumā lidojumiem, kurus veic saskaņā ar VFR dienā.
- b) Papildu lidojuma instrumentus un iekārtas pēc vajadzības uzstāda vai uzglabā VCA atbilstoši paredzamajiem ekspluatācijas apstākļiem un apkalpes darba slodzei.

UAM.IDE.MVCA.140. Degvielas/enerģijas mērīšanas un rādīšanas iekārtas

- a) VCA ir aprīkots ar līdzekļiem, ar kuriem lidojuma laikā mēra un pilotam rāda atlikušo izmantojamās degvielas/enerģijas daudzumu.
- b) Pilotam lidojuma laikā rāda piesardzīgu aplēsi par degvielas/enerģijas daudzumu, kas nepieciešams atlikušās lidojuma daļas veikšanai, ja vien to nenodrošina ar citiem līdzekļiem saskaņā ar UAM.OP.VCA.195. punkta a) apakšpunktu.

UAM.IDE.MVCA.145. Augstuma noteikšanas iekārtas

- a) Lidojumiem virs ūdens VCA ir aprīkots ar līdzekļiem gaisa kuģa augstuma noteikšanai attiecībā pret ūdens virsmu, kuri spēj raidīt skaņas brīdinājumu, ja tiek zaudēts iepriekš iestatīts augstums, un parādīt vizuālu brīdinājumu pilota izvēlētajā augstumā, ja:
 - 1) VCA lido tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 3 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - 2) REZERVĒTS;
 - 3) REZERVĒTS;
 - 4) nav redzama zeme.

UAM.IDE.MVCA.170. Apkalpes iekšējā sakaru sistēma

VCA, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, aprīko ar apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar radioaustiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

UAM.IDE.MVCA.180. Pasažieru informēšanas sistēma (PAS)

VCA uzstāda PAS, ja vien IAM ekspluatants nevar pierādīt, ka lidojuma laikā pilota balss ir dzirdama un saprotama visās pasažieru sēdvietās.

UAM.IDE.MVCA.185. Pilotu kabīnes balss sakaru reģistrators (CVR)

- a) VCA, kura MCTOM pārsniedz 5 700 kg, aprīko ar CVR.
- b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz iepriekšējās divās stundās.

- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta uz līdzekļiem, kas nav magnētiskā lente vai magnētiskā stieple:
- 1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (PAS) (ja tāda uzstādīta) pārraidītos apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tajā skaitā no lidojuma apkalpes mikroфона saņemtos skaņas signālus;
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) Atkarībā no elektroenerģijas padeves CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā lidojuma sākumā, pirms VCA spēj pārvietoties ar savu piedziņu, līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc cēlējspēka un vilcējspēka iekārtu izslēgšanas lidojuma beigās. Jebkurā gadījumā CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms gaisa kuģis sāk kustību ar savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām.
- e) PIC rīcībā ir funkcija, kas ļauj pārveidot CVR ierakstus tā, lai ierakstus, kas veikti pirms šīs funkcijas izmantošanas, nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.
- f) Ja CVR nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens, un minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja CVR ir atdalāms, to aprīko ar automātisku avārijas vietas noteicējraidītāju (ELT).

UAM.IDE.MVCA.190. Lidojuma datu reģistrators (FDR)

- a) VCA, kura MCTOM pārsniedz 5 700 kg, aprīko ar FDR, kurā izmantota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidojuma trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēja(-u) jaudu, ekspluatācijas statusu, konfigurāciju un jebkurus parametrus, kas noteikti VCA tipa sertifikācijas laikā, un spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz iepriekšējās 25 stundās.
- c) Datus iegūst no VCA avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek rādīta pilotam(-iem).
- d) FDR automātiski sāk datu ierakstīšanu ne vēlāk kā tad, kad VCA spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc cēlējspēka un vilcējspēka iekārtu izslēgšanas lidojuma beigās.
- e) Ja FDR nav atdalāms, to aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tās atrašanās vietu zem ūdens, un minimālais šīs ierīces raidīšanas laiks zem ūdens ir 90 dienas. Ja FDR ir atdalāms, to aprīko ar automātisku ELT.

UAM.IDE.MVCA.191. Lidojuma parametru reģistrators

- a) VCA, kura MCTOM ir 5 700 kg vai mazāka, aprīko ar lidojuma parametru reģistrators.
- b) Lidojuma parametru reģistrators, izmantojot lidojuma datus un/vai attēlus, ieraksta informāciju, kas ir pietiekama, lai noteiktu gaisa kuģa lidojuma trajektoriju un ātrumu, kā arī ieraksta:
 - 1) skaņu no lidojuma apkalpes nodalījuma daudzpilotu apkalpes un VEMS lidojumos; vai
 - 2) attiecīgā gadījumā radiosakarus ar gaisa satiksmes pakalpojumu (ATS) struktūrvienībām.
- c) Lidojuma parametru reģistrators spēj saglabāt lidojuma datus un/vai attēlus, kā arī skaņas ierakstus, kas ierakstīti vismaz iepriekšējās piecās stundās.
- d) Lidojuma parametru reģistrators automātiski sāk ierakstīšanu, pirms VCA spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc cēlējspēka un vilcējspēka iekārtu izslēgšanas lidojuma beigās.
- e) Ja lidojumam parametru reģistrators ieraksta attēlus vai skaņu no lidojuma apkalpes nodalījuma, PIC rīcībā ir funkcija, kas ļauj pārveidot attēlu un skaņas ierakstus tā, lai ierakstus, kas veikti pirms šīs funkcijas izmantošanas, nevarētu izgūt, izmantojot parastas atskaņošanas vai kopēšanas metodes.

- f) Kā alternatīvu b) un c) apakšpunktam atsevišķus lidojuma datus, attēlus vai skaņas ierakstus var pārraidīt un ierakstīt attālināti, ja tas ir apstiprināts kā daļa no gaisa kuģa tipa sertifikācijas.

UAM.IDE.MVCA.200. Lidojuma datu un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt, uzstādot vienu kopēju reģistratoru.

UAM.IDE.MVCA.205. Sēdekļi, drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces (CRD)

a) VCA uzstāda:

- 1) sēdekli vai guļvietu katrai gaisa kuģī esošai personai, kas ir vismaz 24 mēnešus veca;
- 2) drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai;
- 3) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katrai gaisa kuģī esošai personai, kas ir jaunāka par 24 mēnešiem; un
- 4) četrpunktu ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas ietver drošības jostu ar divām plecu siksnām katram pilotu sēdeklim.

b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

- 1) ir atsprādzējama vienā punktā; un
- 2) ja tā ierīkota pilota sēdekļi, ir ar iebūvētu ierīci, kas straujas ātruma samazināšanas gadījumā automātiski nostiprina sēdekli esošās personas torsu.

UAM.IDE.MVCA.210. Zīmes "PIESPRĀDZĒT DROŠĪBAS JOSTAS" un "NESMĒĶĒT"

VCA uzstāda līdzekļus, kas visām gaisa kuģī esošajām personām norāda, kad ir jāpiesprādzējas un ka smēķēt nav atļauts.

UAM.IDE.MVCA.220. Pirmās palīdzības komplekti

- a) VCA ir vismaz viens pirmās palīdzības komplekts.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir viegli pieejami lietošanai;
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

UAM.IDE.MVCA.240. Papildu skābeklis nehermetizētos gaisa kuģos

Nehermetizētos VCA, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi šādai tabulai.

Tabula

Obligātās prasības attiecībā uz papildu skābekli nehermetizētos gaisa kuģos

Padeve	Lidojuma ilgums un salona barometriskais augstums
personai(-ām), kas pilotē gaisa kuģi	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.
100 % pasažieru ⁽¹⁾	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām.
10 % pasažieru ⁽¹⁾	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet nepārsniedzot 13 000 pēdas.

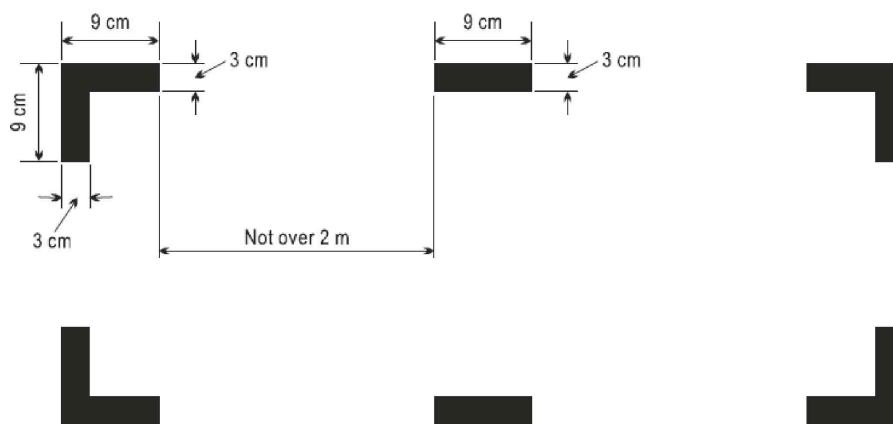
⁽¹⁾ ⁽¹⁾ Šajā tabulā pasažieru skaits ir gaisa kuģī pārvadāto pasažieru skaits, arī bērni, kas jaunāki par 24 mēnešiem.

UAM.IDE.MVCA.250. Rokas ugunsdzēšamie aparāti

- VCA aprīko ar vismaz vienu rokas ugunsdzēšamo aparātu lidojuma apkalpes nodalījumā, un tas ir viegli pieejams lietošanai.
- Vismaz viens rokas ugunsdzēšamais aparāts atrodas pasažieru nodalījumā, ja rokas ugunsdzēšamajam aparātam, kas atrodas lidojuma apkalpes nodalījumā, pasažieri nevar viegli piekļūt.
- Rokas ugunsdzēšamo aparātu ugunsdzēšamās vielas veids un daudzums ir piemērots tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur rokas ugunsdzēšamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

UAM.IDE.MVCA.260. Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz VCA fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos gaisa kuģī, šīs zonas marķē tā, kā norādīts nākamajā attēlā.

**UAM.IDE.MVCA.275. Avārijas apgaismojums un marķējums**

VCA uzstāda:

- avārijas apgaismojuma sistēmu, kas ir neatkarīga no VCA parastās elektroenerģijas padeves, lai atvieglotu pasažieru evakuāciju no gaisa kuģa; un
- dienas gaismā, tumsā un dūmu pilnā kabīnē redzamu avārijas izeju marķējumu un atrašanās vietu zīmes.

UAM.IDE.MVCA.280. Avārijas vietas noteicējraidītāji (ELT)

VCA aprīko ar (tajā uzstāda) vismaz vienu apstiprinātu automātisku ELT, vai, alternatīvi, citu apstiprinātu automātisku gaisa kuģa izsekošanas ierīci kopā ar radiobāku, kas ļauj brīdināt glābšanas dienestus, sasniegt nelaimes gadījuma vietu un precīzi atrast izdzīvojušos.

UAM.IDE.MVCA.300. Lidojumi virs ūdens

- VCA, kas pārvadā pasažierus, ir sertificēts:
 - piespiedu nosēšanās veikšanai uz ūdens, ja to ekspluatē virs ūdens nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - piespiedu nosēšanās veikšanai uz ūdens vai avārijas peldēšanai, ja to ekspluatē virs ūdens jūras apvidū, kas nav nelabvēlīgs, tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - ierobežotiem lidojumiem virs ūdens, ja tie neatbilst a) apakšpunkta 1. vai 2. punktā minētajiem kritērijiem un ja ir spēkā viens vai vairāki no šādiem nosacījumiem:
 - kopējais lidojuma laiks virs ūdens ir ilgāks nekā 3 minūtes;
 - nosēšanās vai pacelšanās notiek virs ūdens.

- b) VCA, kas nepārvadā pasažierus, ir sertificēts:
- 1) piespiedu nosēšanās veikšanai uz ūdens vai avārijas peldēšanai, ja to ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - 2) ierobežotiem lidojumiem virs ūdens, ja tie neatbilst b) apakšpunkta 1. punktā minētajiem kritērijiem un ja ir spēkā viens vai vairāki no šādiem nosacījumiem:
 - i) kopējais lidojuma laiks virs ūdens ir ilgāks nekā 3 minūtes;
 - ii) nosēšanās vai pacelšanās notiek virs ūdens.
- c) VCA, ko ekspluatē uz ūdens, papildus atbilstībai a) vai b) apakšpunktā minētajiem kritērijiem sertificē operācijām uz ūdens.
- d) VCA, ko ekspluatē uz peldošām virsmām, papildus atbilstībai a) vai b) apakšpunktā minētajiem kritērijiem sertificē operācijām uz peldošām virsmām.
- e) VCA ir glābšanas *ELT (ELT(S))*, kas ir peldošs un ko var automātiski aktivizēt lidojumiem virs ūdens, izņemot ierobežotus lidojumus virs ūdens.

UAM.IDE.MVCA.305. Glābšanas vestes un cits aprīkojums

- a) Izņemot c) apakšpunkta noteikumus lidojumiem virs ūdens, kā noteikts UAM.IDE.MVCA.300. punktā, katrai VCA esošai personai ir paredzēta vismaz glābšanas veste, kas ar piesprādzētu ierobežotājsistēmu ir novietota vietā, kur tā ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kurai tā paredzēta. Ja glābšanas vestes nav iespējams novietot viegli pieejamā vietā ar piesprādzētu ierobežotājsistēmu, katrai gaisa kuģī esošajai personai jāuzvelk glābšanas veste vai, ja šī persona ir jaunāka par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga peldierīce.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu ūdenī.
- c) Lai, veicot lidojumus virs ūdens nelabvēlīgos jūras apstākļos tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā, atbalstītu darbības, kas saistītas ar neatjaunīgiem vai atjaunīgiem energoresursiem un atbalsta sniegšanu kuģiem:
- 1) katrai gaisa kuģī esošai personai visā operācija laikā jāvalkā glābšanas veste, ja vien nav uzvilkt integrēts aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas;
 - 2) katrai gaisa kuģī esošai personai jāvalkā aizsargtērps, kas ir atbilstošs ūdens temperatūrai un paredzamajam glābšanas laikam; nodrošinātais izolācijas līmenis ir pietiekams, lai tas atbilstu esošajiem apstākļiem, un nav pārmērīgs;
 - 3) katrai gaisa kuģī esošai personai ir avārijas elpošanas sistēma (EBS), un personas ir instruētas tās lietošanā.

UAM.IDE.MVCA.310. Glābšanas plosti

- a) VCA aprīko ar vienu vai vairākiem glābšanas plošiem lidojumiem virs ūdens nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā, vai vismaz ar vienu glābšanas plostu, kas ir novietots tā, lai to varētu viegli izmantot avārijas gadījumā, veicot lidojumus virs ūdens jūras apvidū, kas nav nelabvēlīgs, tādā attālumā no sauszemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu lidojuma laikam standarta kreisēšanas ātrumā. Glābšanas plošiem ir pietiekama ietilpība, atsevišķi vai kopā, lai tajos varētu izvietot visas VCA esošās personas.
- b) Visi obligāti nepieciešamie glābšanas plosti ir tādi, lai tos varētu ērti izmantot avārijas situācijā.
- c) Katrā obligāti nepieciešamajā glābšanas ploštā ir vismaz viens *ELT(S)*.
- d) Katrs obligāti nepieciešamais glābšanas plosts ir izmantojams tādos jūras apstākļos, kādos sertificēšanas nolūkā ir novērtēti VCA piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un balansēšanas raksturlielumi.
- e) Uz katra obligāti nepieciešamā glābšanas plosta ir dzīvības glābšanas aprīkojums, ietverot paredzētajam lidojumam piemērotus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

UAM.IDE.MVCA.311. Izdzīvošanas aprīkojums

- a) VCA, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, aprīko ar:
- 1) signalizācijas ierīcēm avārijas signālu raidīšanai;

- 2) vismaz vienu *ELT(S)*; un
- 3) izdzīvošanas papildu aprīkojumu maršrutam, kuru paredzēts nolidot, ņemot vērā gaisa kuģī esošo personu skaitu.

UAM.IDE.MVCA.315. Iekārtas ekspluatācijai uz ūdens

- a) VCA, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, aprīko ar:
 - 1) jūras enkuru un citām ierīcēm, kas vajadzīgas, lai atvieglotu VCA pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstoši tā izmēram, svaram un vadāmības īpašībām; un
 - 2) attiecīgā gadījumā – iekārtām skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

UAM.IDE.MVCA.325. Radioaustiņas

VCA aprīko ar radioaustiņām ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīgu iekārtu un pārraides pogu uz lidojuma vadības ierīcēm katram VCA pilotam norādītajā darba vietā.

UAM.IDE.MVCA.330. Radiosakaru iekārtas

- a) VCA aprīko ar vismaz vienu radiosakaru sistēmu, kas savienota ar gaisa kuģa primāro barošanas avotu, un vēl tik daudz radiosakaru sistēmām, cik nepieciešams veicamās operācijas veidam un gaisa telpas klasei(-ēm), kurā(-ās) attiecīgā operācija tiek veikta.
- b) Radiosakaru iekārtas normālos ekspluatācijas apstākļos nodrošina lidojuma apkalpēm iespējas:
 - 1) sazināties ar attiecīgajiem dispečerdienešiem uz zemes no jebkura punkta maršrutā, arī tad, ja veikta novirzīšanās no maršruta;
 - 2) sazināties ar attiecīgajiem ATC dienestiem no jebkura punkta kontrolējamā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un
 - 3) saņemt meteoroloģisko informāciju.
- c) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

UAM.IDE.MVCA.345. Navigācijas iekārtas

- a) VCA aprīko ar navigācijas iekārtām lidojumiem saskaņā ar VFR dienā un saskaņā ar piemērojamajām gaisa telpas prasībām.
- b) VCA aprīko ar pietiekamām navigācijas iekārtām, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas vienības atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā pārējās iekārtas nodrošina drošu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.

UAM.IDE.MVCA.350. Transponderi

Ja to paredz gaisa telpas klase, kur VCA veic lidojumu, VCA, ko ekspluatē saskaņā ar VFR dienā, aprīko ar sekundārā radara (SSR) transponderu, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

UAM.IDE.MVCA.355. Aeronavigācijas datubāzu pārvaldība

- a) IAM ekspluatants:
 - 1) nodrošina, ka aeronavigācijas datubāzes, ko paredzēts izmantot sertificētu gaisa kuģu sistēmu lietojumprogrammās, atbilst datu kvalitātes prasībām, kas ir piemērotas paredzētajam datu izmantojumam;
 - 2) nodrošina aktuālu un nemainītu aeronavigācijas datubāzu savlaicīgu izplatīšanu un atjaunināšanu visos gaisa kuģos, kurās tās nepieciešamas;

- 3) ziņo datubāzes nodrošinātājam par kļūdainiem, nekonsekventiem vai trūkstošiem datiem, par kuriem ir pamats domāt, ka tie apdraud lidojumu, neatkarīgi no citām Regulā (ES) Nr. 376/2014 noteiktajām prasībām ziņošanai par atgadījumiem. Šādos gadījumos IAM ekspluatants informē visu attiecīgo personālu un nodrošina, ka attiecīgie dati netiek izmantoti.”

”
