

**Pielikumi Komisijas Regulai
par gaisa kuģu ekspluatāciju — OPS**

I PIELIKUMS

II–VIII PIELIKUMĀ IZMANTOTO TERMINU DEFINĪCIJAS

1. Šajā regulā piemēro norādītās definīcijas.

- Pieejamais paātrinājuma un apstāšanās attālums (*ASDA*) — pieejamā pacelšanās ieskrējiena garums plus bremzēšanas ceļa garums, ja valsts, kurā atrodas lidlauks, šādu bremzēšanas ceļu atzinusi par izmantojamu un tas var izturēt lidmašīnas svaru ikdienas ekspluatācijas apstākļos.
- Attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai (*AMC*) — juridiski nesaistoši standarti, ko Aģentūra pieņēmusi, lai paskaidrotu līdzekļus, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.
- Pieņemšanas kontrolsaraksts — dokuments, kuru izmanto, lai palīdzētu veikt bīstamu kravu paku vizuālu pārbaudi, kā arī to pavaddokumentu pārbaudi, lai noteiktu, ka visas atbilstīgās prasības ir ievērotas.
- Atbilstīgs lidlauks — lidlauks, kurā var ekspluatēt gaisa kuģi, ņemot vērā piemērojamās darbības prasības un skrejceļa īpatnības.
- Pasažieru klasifikācija:
 - a) pieaugušie — personas, kas sasniegušas vismaz 12 gadu vecumu;
 - b) bērni — personas, kas sasniegušas divu gadu un lielāku vecumu, bet nav vecākas par 12 gadiem;
 - c) mazuļi — bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.
- Lidmašīna — par gaisu smagāks dzinēja darbināts gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kuru gaisā notur gaisa aerodinamiskā iedarbība uz spārniem.
- Lidojums, kurā izmanto nakts redzamības sistēmu (*NVIS*) — *NVIS* lidojumos saskaņā ar Vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) naktī veikta lidojuma daļa, apkalpes loceklim izmantojot nakts redzamības brilles (*NVG*).
- Gaisa kuģis — ikviens lidaparāts, ko atmosfērā notur mijiedarbība ar gaisu, ja tā nav no zemes virsmas reflektēta mijiedarbība ar gaisu.
- Alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai — ierosina alternatīvas attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai vai ierosina jaunus līdzekļus, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, par kuriem Aģentūra nav pieņēmusi attiecīgus līdzekļus atbilstības panākšanai.
- Apledojuma novēršana — procedūra, ko veic lidlaukā, lai noteiktu laika periodu (aizsargājošās darbības laiks) nodrošinātu apstrādāto gaisa kuģa virsmu aizsardzību pret sarmas vai ledus veidošanos un sniega uzkrāšanos.
- Gaisa balons — par gaisu vieglāks gaisa kuģis bez dzinēja, kura pārvietošanos gaisā nodrošina gāze vai deglis uz tā borta.
- Salona apkalpes loceklis — atbilstīgi kvalificēts apkalpes loceklis, kas nav lidojumu apkalpes loceklis vai tehniskās apkalpes loceklis un kam operators ir uzticējis ekspluatācijas laikā veikt ar pasažieru un lidojuma drošību saistītus uzdevumus.
- I kategorijas (*CAT I*) nolaišanās — precīza, instrumentu vadīta nolaišanās un nosēšanās, ko veic, izmantojot instrumentālās nosēšanās sistēmu (*ILS*), nosēšanās vadības mikroviļņu sistēmu (*MLS*), *GLS* (uz zemes bāzēta funkcionāli papildināta

globālās satelītnavigācijas (GNSS/GBAS) nosēšanās vadības sistēma), precīzas nolaišanās radaru (PAR) vai GNSS ar satelītā uzstādītu darbības uzlabošanas sistēmu (SBAS), un kur lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (DH) nav mazāks par 200 pēdām un redzamība uz skrejceļa (RVR) nav mazāka par 550 m lidmašīnām un 500 m helikopteriem.

- II kategorijas (CAT II) nolaišanās — precīza, instrumentu vadīta nolaišanās un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kad:
 - a) DH ir mazāks par 200 pēdām, bet nav mazāks par 100 pēdām; un
 - b) RVR nav mazāka par 300 m.
- IIIA kategorijas (CAT IIIA) nolaišanās — precīza, instrumentu vadīta nolaišanās un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kad:
 - a) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums ir mazāks par 100 pēdām; un
 - b) redzamība uz skrejceļa nav mazāka par 200 m.
- IIIB kategorijas (CAT IIIB) nolaišanās — precīza, instrumentu vadīta nolaišanās un nosēšanās, izmantojot ILS vai MLS, kad:
 - a) lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums ir mazāks par 100 pēdām vai nav noteikts; un
 - b) redzamība uz skrejceļa ir mazāka par 200 m, bet nav mazāka par 75 m.
- A kategorija helikopteriem — helikopters ar vairākiem dzinējiem, kas projektēts ar dzinēja un sistēmas izolācijas īpatnībām atbilstīgi piemērojamajām lidojumderīguma normām un kas var veikt lidojumus, izmantojot pacelšanās un nosēšanās datus, kuri paredzēti saskaņā ar kritiskas dzinēja atteices jēdzienu un kuri dzinēja atteices gadījumā nodrošina atbilstīgu paredzēto virsmas laukumu un atbilstošu veikspēju nepārtraukta, droša lidojuma vai drošas pārtrauktās pacelšanās veikšanai.
- B kategorija helikopteriem — A kategorijas standartiem neatbilstīgs helikopters ar vienu vai vairākiem dzinējiem. B kategorijas helikopteriem dzinēja atteices gadījumā nav garantētas spējas turpināt drošu lidojumu un ir jāveic piespiedu nosēšanās.
- Sertificēšanas specifikācijas — tehniski standarti, ko Aģentūra pieņēmusi, lai norādītu līdzekļus, ar kuriem panākt atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I, IV un Va pielikumā noteiktajām pamatprasībām.
- Riņķošana — instrumentālas nolaišanās vizuālā fāze, kurā gaisa kuģis nonāk tādā pozīcijā, kas ir piemērota, lai nosēstos uz skrejceļa / nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonā (FATO), kuru izvietojuma dēļ nav iespējam tieša nolaišanās.
- Šķēršļbrīva josla — pilnvarotās iestādes kontrolēta, noteikta taisnstūrveida zona uz zemes vai ūdens, kas izvēlēta vai sagatavota kā piemērota zona, virs kuras lidmašīna var veikt daļu no sākotnējās augstuma uzņemšanas līdz noteiktam augstumam.
- Mākoņu zemākās robežas augstums — lidlaukā, ekspluatācijas vietā vai īpašā darbības vietā redzamā vai prognozētā zemākā mākoņa daļas apakšējās robežas augstums, ko parasti mēra no lidlauka pacēluma vai — attiecībā uz ekspluatāciju atklātā jūrā — no vidējā jūras līmeņa.
- Kodu koplietošana — vienošanās, kad viens pārvadātājs ar savas aviosabiedrības kodu pārdod un izdod biļetes uz cita pārvadātāja lidojumu.

- Blīvi apdzīvota teritorija — jebkura pilsētas vai apdzīvotas vietas teritorija, ko lielākoties izmanto dzīvošanai, komercdarbībai vai atpūtai.
- Piesārņots skrejceļš — skrejceļu uzskata par piesārņotu, ja uz vairāk nekā 25 % no skrejceļa virsmas laukuma vajadzīgā garuma un platuma attiecas šie apstākļi:
 - a) ūdens uz virsmas ir vairāk nekā 3 mm (0,125 collu) dziļš vai ar dubļiem, vai izkusušu sniegu, kas līdzinās vairāk nekā 3 mm (0,125 collu) ūdens;
 - b) sniegs, kas saspīests cietā masā un neļaujas sablīvēties vēl vairāk un kas turēsies kopā vai lūzīs gabalos, ja to mēģinās savākt (saspīests sniegs); vai
 - c) ledus, tostarp slapjš ledus.
- Degviela neparedzētiem apstākļiem — degvielas daudzums, kas paredzēts, lai kompensētu neparedzētu faktoru ietekmētu degvielas patēriņu līdz galapunkta lidlaukam.
- Vienmērīga augstuma samazināšana nolaišanās beigu posmā (CDFA) — stabila nolaišanās neprecīzas instrumentālas nolaišanās beigu posmā, kad, neizlīdzinot gaisa kuģi, vienmērīgi tiek samazināts augstums no absolūtā/relatīvā augstuma vai augstuma, kas ir augstāks par nolaišanās pēdējam posmam noteikto absolūto/relatīvo augstumu līdz punktam apmēram 15 m (50 pēdas) virs nosēšanās skrejceļa sliekšņa vai punktam, kur jāsāk attiecīgajam gaisa kuģa tipam atbilstīgs izlīdzināšanas manevrs.
- Pārreķinātā meteoroloģiska redzamība (CMV) — par RVR pārreķinātā meteoroloģiskā ziņotā redzamība.
- Apkalpes loceklis — ekspluatanta nozīmēta persona noteiktu pienākumu pildīšanai gaisa kuģī.
- Lidojuma svarīgākie posmi lidmašīnām — pacelšanās ieskrējieni, pacelšanās ceļš, nolaišanās beigu posms, otrais riņķis, nosēšanās ar nosēšanās izskrējieni, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.
- Lidojuma svarīgākie posmi helikopteriem — manevrēšana, karāšanās, pacelšanās, nolaišanās beigu posms, otrais riņķis, nosēšanās, kā arī citi lidojuma posmi, ko nosaka gaisa kuģa kapteinis vai komandieris.
- Mitrs skrejceļš — skrejceļš, kura virsma nav sausa, bet mitrums nepiešķir tam spīdumu.
- Bīstamas kravas (DG) — izstrādājumi vai vielas, kas var apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi un kas ir iekļauti tehnisko instrukciju bīstamu kravu sarakstā vai kas tiek klasificēti saskaņā ar šīm instrukcijām.
- Nelaiimes gadījums ar bīstamu kravu — ar bīstamu kravu pārvadājumu gaisā saistīts notikums, kas rada letālus vai smagus miesas bojājumus personai vai īpašuma bojājumus lielos apmēros.
- Incidents ar bīstamu kravu — ar bīstamu kravu pārvadājumu saistīts notikums, tostarp ārpus lidmašīnas, ko nevar klasificēt kā nelaiimes gadījumu ar bīstamu kravu un kas rada miesas bojājumus personai, īpašuma bojājumus, ugunsgrēku, kravas iesaiņojuma bojājumus, vielu izšļakstīšanos, bīstamo vielu vai radiācijas noplūdi vai arī sniedz citus pierādījumus, ka preču iesaiņojums nav saglabājis funkcionalitāti. Arī jebkuru tādu ar bīstamu kravu pārvadājumu saistītu notikumu, kas nopietni apdraud gaisa kuģi vai personas uz tā klāja, uzskata par incidentu ar bīstamo kravu.
- Atlidošana — procedūra, ko veic lidlaukā, lai gaisa kuģa virsmas atbrīvotu no sarmas, ledus, sniega vai slapja sniega.

- Noteikts punkts pēc pacelšanās (*DPATO*) — punkts pacelšanās un augstuma uzņemšanas sākumposmā, pirms kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta un tāpēc, iespējams, nepieciešama piespiedu nosēšanās.
- Noteikts pirmsnosēšanās punkts (*DPBL*) — punkts nolaišanās un nosēšanās posmā, pēc kura helikoptera spēja ar vienu nedarbojošos dzinēju droši turpināt lidojumu netiek nodrošināta un tāpēc, iespējams, nepieciešama piespiedu nosēšanās.
- *DR* attālums — horizontālais attālums, kuru helikopters veicis no pieejamās pacelšanās distances beigām.
- Nolīgums par nomāšanu bez apkalpes — nolīgums starp uzņēmumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi nomnieka gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) noteikumiem.
- Sausais ekspluatācijas svars — konkrētai ekspluatācijai gatavas lidmašīnas kopējais svars bez izmantojamās degvielas un pārvadājumu kravas.
- Sausss skrejceļš — skrejceļš, kas nav nedz mitrs, nedz klāts ar sārņiem, arī tāds asfaltēts skrejceļš, kas ir īpaši sagatavots ar rievām vai porainu klājumu un ko uztur tādu, lai nodrošinātu “faktiski sausu” bremzēšanu pat mitrumā.
- Paaugstināta nolaišanās beigu posma un pacelšanās zona (paaugstināta *FATO*) — *FATO*, kas ir vismaz 3 metrus augstāka par apkārtējo virsmu.
- Maršrutā pieejams rezerves lidlauks (*ERA*) — maršrutā pieejams piemērots rezerves lidlauks, kas, iespējams, būtu jāiekļauj plānošanas posmā.
- Redzamības uzlabošanas sistēma (*EVS*) — attēlveides sensoru uztvertu apkārtējās vides attēlu elektroniska atveide reāllaikā.
- Nolaišanās beigu posma un pacelšanās zona (*FATO*) — noteikta helikoptera ekspluatācijas zona, virs kuras tiek pabeigts nolaišanās manevra pēdējais posms līdz karāšanās vai nosēšanās darbībai un no kuras tiek sākts pacelšanās manevrs. Gadījumos, kad *FATO* jāizmanto 1. klases parametru helikopteru lidojumiem, noteiktā zona ietver pieejamo noraidītās pacelšanās zonu.
- Lidojuma parametru uzraudzība (*FDM*) — ikdienas ekspluatācijā iegūtu digitālo lidojuma parametru proaktīva izmantošana aviācijas drošības uzlabošanai, neietverot soda sankcijas.
- Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta (*FSTD*) — trenāžieru iekārta, kas:
 - a) lidmašīnām ir pilnīgs lidojumu trenāžieris (*FFS*), lidojumu trenāžieru iekārta (*FTD*), lidojumu un navigācijas procedūru trenāžieris (*FNPT*) vai vienkārša instrumentālā lidojumu trenāžieru iekārta (*BITD*);
 - b) helikopteriem ir pilnīgs lidojumu trenāžieris (*FFS*), lidojumu trenāžieru iekārta (*FTD*) vai lidojumu un navigācijas procedūru trenāžieris (*FNPT*).
- *ERA* lidlauks degvielas daudzuma mazināšanai — plānošanas posmā izvēlēts *ERA* lidlauks, ko izmanto neparedzētiem apstākļiem paredzētā degvielas daudzuma samazināšanai.
- *GBAS* nolaišanās vadības sistēma (*GLS*) — nolaišanās vadības sistēma, kur izmantota uz zemes bāzēta globālās satelītnavigācijas sistēmas funkcionalitātes papildināšanas sistēmas (*GNSS/GBAS*) informācija, kas sniedz norādījumus gaisa kuģim par *GNSS* noteikto sānu pozīciju un vertikālo pozīciju. Nolaišanās trajektorijas noteikšanai izmanto atsauci uz ģeometrisku augstumu.

I pielikums —II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas

- Zemes avārijas dienestu personāls — jebkuru uz zemes bāzētu avārijas dienestu darbinieki (piemēram, policisti, ugunsdzēsēji u. c.), kas saistīti ar neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (*HEMS*) un kuru pienākumi pilnā mērā saistīti ar helikoptera ekspluatāciju.
- Izlidošanas aizliegums — gaisa kuģim noteikts oficiāls aizliegums pacelties un nepieciešamo pasākumu veikšana, lai atturētu gaisa kuģi no pacelšanās.
- Priekšējais ekrāns (*HUD*) — ekrānu sistēma, kas pilota priekšējā ārējā redzeslaukā sniedz informāciju par lidojumu un būtiski neierobežo ārējo redzamību.
- Nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēma (*HUDLS*) — kompleksa aviācijas sistēma, kas pilota redzeslaukā sniedz norādes, vadot pilota darbības nolaišanās un nosēšanās un/vai otrā riņķa procedūras laikā. Šajā sistēmā ir visi sensori, datori, elektroenerģijas padeves sistēmas, norādes, rādījumi un vadības ierīces.
- Helikopters — par gaisu smagāks gaisa kuģis, ko lidojuma laikā gaisā notur galvenokārt viena vai vairāku propelleru un gaisa mijiedarbība, un šos propellerus griež dzinējs ap vertikālei tuvām rotācijas asīm.
- Helikoptera vinčas (*HHO*) apkalpes loceklis — tehniskās apkalpes loceklis, kas pilda noteiktus pienākumus, kas saistīti ar vinčas ekspluatāciju.
- Helikopteru klājs — *FATO* uz peldošas vai stacionāras konstrukcijas atklātā jūrā.
- *HEMS* apkalpes loceklis — tehniskās apkalpes loceklis, kam *HEMS* lidojumos uzticēti pienākumi sniegt medicīnisko palīdzību cietušajiem un palīdzību pilotam glābšanas operācijas laikā.
- *HEMS* lidojums — lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HEMS* atļaujas nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot neatliekamās medicīniskās palīdzības sniegšanu gadījumos, kad ir svarīgi nekavējoties un ātri pārvadāt:
 - a) medicīnas darbiniekus;
 - b) medicīniskas kravas (aprīkojumu, asinis, orgānus, zāles); vai
 - c) slimniekus vai ievainotos, vai citas tieši iesaistītas personas.
- *HEMS* ekspluatācijas bāze — lidlauks, kur *HEMS* apkalpes locekļi un *HEMS* helikopters var būt gatavi *HEMS* darbībām.
- *HEMS* darbības vieta — *HEMS* lidojuma laikā komandiera izvēlēta vieta, lai veiktu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču, nosēšanos un pacelšanos.
- *HHO* lidojums — lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HHO* atļaujas nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču.
- *HHO* atklātā jūrā — lidojums, kuru veic ar helikopteru, ievērojot *HHO* atļaujas nosacījumus, un kura mērķis ir atvieglot personu un/vai kravu pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču uz/no kuģa vai konstrukcijas jūrā vai tieši atklātā jūrā.
- *HHO* pasažieris — persona, kas jāpaceļ vai jānolaiž ar helikoptera vinču.
- *HHO* darbības vieta — noteikta vieta, kur helikopters veic pacelšanas/nolaišanas darbības.
- Aizsargājošās darbības laiks (*HoT*) — aprēķināts laiks, cik ilgi pretapledošanas šķidrums novērš ledus vai sarmas veidošanos vai sniega uzkrāšanos uz lidmašīnas virsmām, kas apstrādātas ar pretapledošanas šķidrumu.

- Nelabvēlīgs apvidus —
 - a) apvidus, kur:
 - i) nepiemērotas virsmas dēļ nav iespējams veikt piespiedu nosēšanos;
 - ii) helikoptera pasažieriem nav iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu radītu iedarbību;
 - iii) meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas nav savienojamas ar paredzamo risku; vai
 - iv) cilvēkiem vai īpašumam uz zemes tiek radīts nevēlams risks;
 - b) par nelabvēlīgām jebkurā gadījumā atzīst šādas teritorijas:
 - i) darbībām uz ūdens atklātā jūrā — 45° ziemeļu platuma un 45° dienvidu garuma zonā, ko noteikusi attiecīgās valsts iestāde; un
 - ii) blīvi apdzīvotas teritorijas daļās, kur nav iespējama atbilstīgi droša piespiedu nosēšanās.
- Nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkts (*LDP*) — nosēšanās raksturojumu noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā ir notikusi dzinēja atteice, iespējams droši turpināt nosēšanos vai sākt pārtraukto nosēšanos.
- Pieejamais nosēšanās attālums (*LDA*) — skrejceļa garums, ko par piemērotu deklarējusi valsts, kurā atrodas lidlauks, un kas, lidmašīnai nosēžoties, ir piemērots izskrējienam.
- Sauszemes lidmašīna — gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz zemes, arī amfībijas, ko izmanto kā sauszemes lidmašīnas.
- Helikoptera vietējā ekspluatācija — veikti komerciāli aviopārvadājumi, ko dienas laikā veic ar helikopteru, kura maksimālā sertificētā pacelšanās masa (*MCTOM*) ir lielāka par 3175 kg un maksimālā ekspluatācijas sēdvietu konfigurācija nav lielāka par deviņām sēdvietām (*MOPSC*), maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, un ko veic ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ģeogrāfiskā teritorijā.
- Slikta redzamības procedūras (*LVP*) — procedūras, ko piemēro lidlaukā, lai slikta redzamības apstākļos garantētu drošu ekspluatāciju I un II kategorijas parametriem neatbilstīgas, kā arī II un III kategorijas nolaišanās laikā, kā arī pacelšanās laikā slikta redzamības apstākļos.
- Pacelšanās slikta redzamības apstākļos (*LVTO*) — pacelšanās, ja RVR ir mazāka par 400 m, bet nav mazāka par 75 m.
- I kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (*LTS CAT I*) — I kategorijas instrumentāla nolaišanās un nosēšanās, kad *DH* atbilst I kategorijai, bet *RVR* ir mazāka nekā parasti šajā *DH*, taču ne mazāka par 400 m.
- Maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija (*MOPSC*) — viena gaisa kuģa pasažieru sēdvietu maksimālais skaits (neskaitot apkalpes locekļu sēdvietas), ko izmanto ekspluatācijas nodrošināšanai un kas precizēts ekspluatācijas rokasgrāmatā. Maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija, kas noteikta tipa sertifikāta (*TC*), papildu tipa sertifikāta (*STC*) izsniegšanas procesā vai tad, ja *TC* vai *STC* pielāgo atbilstīgi konkrētam gaisa kuģim, kā arī ņemot vērā ekspluatācijas ierobežojumus, *MOPSC* var būt vienāds vai mazāks sēdvietu skaits.

- Mediķi — medicīnas darbinieki, ko *HEMS* lidojuma laikā pārvadā helikopterā, tostarp — bet ne tikai — ārsti, medmāsas un neatliekamās medicīniskās palīdzības darbinieki.
- Nakts — laiks no civilās vakara krēslas beigām līdz civilās rīta krēslas sākumam vai cits laiks no saulrieta līdz saullēktam, ko var noteikt attiecīgā dalībvalsts pilnvarotā iestāde.
- Nakts redzamības brilles (*NVG*) — uz galvas uzliekama binokulāra, gaismu pastiprinoša ierīce, kas naktī uzlabo spēju uztvert virsmas vizuālos attēlus.
- Nakts redzamības attēlveides sistēma (*NVIS*) — sistēma, kurā apvienoti visi elementi, kas nodrošina veiksmīgu un drošu *NVG* lietošanu helikoptera vadīšanas laikā. Sistēmā ir vismaz: *NVG*, *NVIS* apgaismojums, helikoptera ierīces, apmācības un nepārtraukta lidojumderīguma uzturēšana.
- Labvēlīgs apvidus — apvidus, kur:
 - a) iespējams veikt piespiedu nosēšanos;
 - b) helikoptera pasažieriem iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu iedarbību; un
 - c) meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas ir savienojamas ar paredzamo risku.

Par labvēlīgām jebkurā gadījumā atzīst blīvi apdzīvotas teritorijas daļas, kur iespējama atbilstīgi droša piespiedu nosēšanās.
- Neprecīza nolaišanās (*NPA*) — instrumentāla nolaišanās, kur, vienmērīgi samazinot augstumu nolaišanās beigu posmā, minimālais nolaišanās augstums (*MDH*) vai *DH* nav zemāks par 250 pēdām un *RVR/CMV* nav mazāks par 750 m lidmašīnām un 600 m helikopteriem.
- *NVIS* apkalpe — *NVIS* lidojumam norīkots tehniskās apkalpes loceklis.
- *NVIS* lidojums — lidojums, ko nakts redzamības meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*), lidojumu apkalpei izmantojot *NVG*, veic ar helikopteru, kuru ekspluatē atbilstīgi *NVIS* atļaujas nosacījumiem.
- Darbības atklātā jūrā — darbības, kuru būtiska daļa parasti saistīta ar lidojumiem virs jūras teritorijām uz vai no vietām atklātā jūrā.
- Ekspluatācijas vieta — vieta, kas nav lidlauks un ko ekspluatants vai pirmais pilots, vai kapteinis izvēlēties, lai veiktu nosēšanos, pacelšanos un/vai ārējo iekraušanu/izkraušanu.
- 1. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija — būtiski svarīgā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj nosēsties pieejamajā pārtrauktās pacelšanās zonā vai atbilstīgi tam, kad notiek atteice, droši turpināt lidojumu uz piemērotu nosēšanās zonu.
- 2. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija — būtiski svarīgā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj droši turpināt lidojumu, izņemot gadījumu, ja atteice notiek pacelšanās posma sākumā vai nosēšanās beigu posmā — šajos gadījumos, iespējams, nepieciešama piespiedu nosēšanās.
- 3. klases parametriem atbilstīga ekspluatācija — dzinēja atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā helikopteram ar vairākiem dzinējiem būtu jāveic piespiedu nosēšanās vai helikopteram ar vienu dzinēju piespiedu nosēšanās jāveic noteikti.
- Lidojuma vadība — atbildība par lidojuma sākšanu, turpināšanu, pārtraukšanu vai beigšanu, ievērojot drošības intereses.

I pielikums —II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas

- II kategorijas parametriem neatbilstīga ekspluatācija (*OTS CAT II*) — precīza instrumentāla nolaišanās un nosēšanās, izmantojot *ILS* vai *MLS*, apstākļos, kad nav pieejami daži vai visi II kategorijas parametriem atbilstīgie precīzas nolaišanās apgaismojuma sistēmas elementi un kad
 - a) *DH* ir mazāks par 200 pēdām, bet nav mazāks par 100 pēdām; un
 - b) *RVR* nav mazāka par 350 m.
- A klases lidmašīnas — vairākdzinēju turbopropelleru lidmašīnas, kam *MOPSC* ir lielāka par deviņām sēdvietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5700 kg, kā arī visas daudzdzinēju turboreaktīvās lidmašīnas.
- B klases lidmašīnas — propellerdzinēju lidmašīnas, kam *MOPSC* nav lielāka par deviņām sēdvietām un maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5700 kg.
- C klases lidmašīnas — virzuļdzinēju lidmašīnas, kam *MOPSC* ir lielāka par deviņām sēdvietām vai maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 5700 kg.
- Pirmais pilots — pilots, kas norīkots pildīt kapteiņa pienākumus un atbild par lidojuma drošu norisi. Komerciālajos aviopārvadājumos pirmo pilotu dēvē par kapteini.
- Planieris ar dzinēju — ar vienu vai vairākiem dzinējiem aprīkots gaisa kuģis, kas, dzinējiem nedarbojoties, iegūst planiera īpašības.
- Galvenā uzņēmējdarbības vieta — organizācijas galvenais birojs vai reģistrēts birojs, kur tiek veiktas galvenās finanšu funkcijas un šajā regulā minēto darbību operatīvā kontrole.
- Galvenās peronpārbaudes — atbilstīgs konkrētu ikgadējo peronpārbauzu kopējais skaits, ko veic kompetentā iestāde vai kas tiek veiktas tās vārdā saskaņā ar ARO daļas noteikumiem.
- Sabiedrības interešu teritorija (*PIS*) — teritorija, ko izmanto tikai darbībām sabiedrības interesēs.
- Peronpārbaude — gaisa kuģa, lidojuma un pasažieru salona apkalpes kvalifikāciju un lidojuma dokumentu kontrole, lai pārliecinātos par atbilstību piemērojamajām prasībām.
- Defektu novēršanas starplaiks — ekspluatācijas laika ierobežojums kādas iekārtas atteices gadījumā.
- Pieejamais pārtrauktas pacelšanās attālums (*RTODAH*) — nolaišanās pēdējā posma un pacelšanās zonas garums, kas atzīts par pieejamu un piemērotu 1. klases parametru helikopteriem, lai pabeigtu pārtrauktu pacelšanos.
- Nepieciešamais pārtrauktās pacelšanās attālums (*RTODRH*) — horizontālais attālums, kāds nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kad pēc dzinēja atteices un pacelšanās pārtraukšanas lēmuma pieņemšanas punktā helikopters pilnībā apstājas.
- Redzamība uz skrejceļa (*RVR*) — attālums, kura robežās gaisa kuģa pilots uz skrejceļa ass var redzēt skrejceļa marķējumu vai skrejceļu ierobežojošās ugunis, vai skrejceļa ass līnijas ugunis.
- Droša piespiedu nolaišanās — nenovēršama nosēšanās uz zemes vai ūdens virsmas, veicot vajadzīgos pasākumus, lai neradītu miesas bojājumus cilvēkiem gaisa kuģī vai uz attiecīgās virsmas.

- Planieris — par gaisu smagāks gaisa kuģis, kas lidojumā cēlējspēku gūst galvenokārt no aerodinamiskas mijiedarbības uz nekustīgajām virsmām un kura brīvu lidojumu nenodrošina dzinējs.
- Hidroplāns — gaisa kuģis ar nekustīgiem spārniem, kas paredzēts, lai veiktu pacelšanos un nosēšanos uz ūdens virsmas, arī amfībijas, ko izmanto kā hidroplānus.
- Atsevišķi skrejceļi — skrejceļi, kas ir vienā lidlaukā un ir atsevišķas pacelšanās virsmas. Ja kāds no skrejceļiem ir bloķēts, šos skrejceļus var izmantot papildus vai šķērsot, netraucējot citu skrejceļu plānoto ekspluatāciju. Katram skrejceļam jābūt atsevišķai nolaišanās procedūrai ar atsevišķiem navigācijas līdzekļiem.
- Īpašs VFR lidojums — gaisa satiksmes kontroles vadīts VFR lidojums, lai VMC neatbilstīgos meteoroloģiskos apstākļos nodrošinātu ekspluatāciju gaisa satiksmes vadības zonā.
- Stabila nolaišanās (SAP) — konfigurācijas, enerģijas un lidojuma trajektorijas ziņā kontrolēta un atbilstīga nolaišanās no iepriekš noteikta punkta vai absolūtā/relatīvā augstuma līdz punktam 50 pēdu augstumā virs skrejceļa sliekšņa vai līdz punktam, kur sākts izlīdzināšanas manevrs, ja šis punkts bijis augstāks.
- Pacelšanās rezerves lidlauks — rezerves lidlauks, kur gaisa kuģis vajadzības gadījumā var nosēsties īsi pēc pacelšanās, ja nav iespējams izmantot izlidošanas lidlauku.
- Pacelšanās lēmuma pieņemšanas punkts (TDP) — pacelšanās parametru noteikšanai izmantojams punkts, no kura, ja tajā notiek dzinēja atteice, pacelšanos var pārtraukt vai droši turpināt.
- Pieejamais pacelšanās attālums (TODA) — lidmašīnām pieejamā pacelšanās skrejceļa garums plus pieejamās šķēršļbrīvās joslas (ja tāda ir) garums.
- Pieejamais pacelšanās attālums (TODAH) — helikopteriem nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonas garums plus pieejamās šķēršļbrīvās joslas (ja tāda ir) — kas ir pieejama un derīga helikopteriem pacelšanās pabeigšanai — garums.
- Nepieciešamais pacelšanās attālums (TODRH) — helikopteriem horizontālais attālums, kas nepieciešams no pacelšanās sākuma līdz punktam, kur pēc būtiski svarīgā dzinēja atteices TDP punktā, bet pārējiem dzinējiem darbojoties saskaņā ar apstiprinātajiem ierobežojumiem, tiek sasniegts drošas pacelšanās ātrums (V_{TOSS}), noteiktais augstums un pozitīvs augstuma uzņemšanas slīpums.
- Pacelšanās trajektorija — viena būtiski svarīgā dzinēja atteices gadījumā vertikāla un horizontāla trajektorija no konkrēta punkta pacelšanās posmā līdz 1500 pēdu augstumā virs zemes lidmašīnām un helikopteriem — līdz 1000 pēdu augstumā virs zemes.
- Pacelšanās masa — helikoptera masa ar kravu un pasažieriem pacelšanās brīdī, lidmašīnām — pacelšanās ieskrējiena brīdī.
- Pieejamais pacelšanās ceļš (TORA) — skrejceļa garums, ko valsts, kurā atrodas lidlauks, uzskata par pieejamu un kas ir piemērots skrejceļš, lidmašīnai paceloties.
- Tehniskās apkalpes loceklis — HEMS, HHO vai NVIS komerciālajos aviopārvadājumos iesaistīti apkalpes locekļi, kas nav lidojuma vai salona apkalpes locekļi un kam ekspluatants uzticējis gaisa kuģī vai uz zemes palīdzēt pilotam pildīt HEMS, HHO vai NVIS darbības, kurās būtu jāizmanto īpašas gaisa kuģa iekārtas.

I pielikums —II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas

- Tehniskās instrukcijas (TI) — Jaunākais spēkā esošais *tehnisko instrukciju bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem gaisā* izdevums, tostarp Papildinājums un jebkurš Pielikums, kas apstiprināts un publicēts ar Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomes lēmumu.
- Motorplanieris tūristu pārvadāšanai — ar dzinēju aprīkots īpašas kategorijas planieris ar iebūvētu neatvienojamu dzinēju un neatvienojamu propelleru. Pacelšanos un augstuma uzņemšanu tam nodrošina, izmantojot spēka ierīci un ievērojot ekspluatācijas rokasgrāmatas norādījumus.
- Pārvadājumu masa — pasažieru, bagāžas un kravas un aprūpes speciālistiem vajadzīgo iekārtu, kā arī balasta kopējais svars.
- Patstāvīgs NVIS lidojums — NVIS lidojumiem daļa VFR lidojuma, ko veic naktī, apkalpes loceklim neizmantojot NVG.
- Uzņēmums — fiziska vai juridiska persona, peļņas vai bezpeļņas organizācija vai jebkura oficiāla struktūra, kam ir vai nav savs personāls.
- V_1 — maksimālais ātrums pacelšanās posmā, pie kura pilotam jāpieņem pirmais lēmums, lai apturētu lidmašīnu pieejamās pārtrauktās pacelšanās attālumā. V_1 ir arī minimālais ātrums pacelšanās posmā pēc būtiski svarīgā dzinēja atteices pie V_{EF} , kad pilots var turpināt pacelšanos un sasniegt vajadzīgo augstumu virs pacelšanās virsmas pacelšanās attālumā.
- V_{EF} — ātrums, kādā pilots apzinās, ka pacelšanās laikā notikusi būtiski svarīgā dzinēja atteice.
- Vizuāla nolaišanās — nolaišanās, kad pilnībā neizpilda instrumentālas nolaišanās procedūru un nolaišanos veic, reljefu vērtējot vizuāli.
- Nolīgums par nomāšanu ar apkalpi — nolīgums starp uzņēmumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi iznomātāja gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) noteikumiem.
- Slapjš skrejceļš — skrejceļš, kura virsma mazākā mērā nekā termina “piesārņots skrejceļš” definīcijā ir klāta ar ūdeni vai līdzvērtīgu vielu vai ja uz tā ir pietiekami daudz mitruma, lai izraisītu atspīdumu, tomēr bez lieliem stāvoša ūdens laukumiem.

II PIELIKUMS

ĪESTĀDĒM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS GAISA KUGU EKSPLUATĀCIJAI

ARO DAĻA

ARO.GEN.005 Darbības joma

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

GEN APAKŠDAĻA — VISPĀRĪGAS PRASĪBAS

1. sadaļa — Vispārējās prasības

ARO.GEN.115 Uzraudzības dokumentācija

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

ARO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai

- a) Aģentūra izstrādā attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (AMC), ko var izmantot, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008¹ un tās īstenošanas noteikumu prasībām. Nodrošinot atbilstību AMC, tiek panākta atbilstība attiecīgajām īstenošanas noteikumu prasībām.
- b) Atbilstību īstenošanas noteikumiem var nodrošināt arī ar alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai.
- c) Kompetentā iestāde izveido sistēmu, ar kuru var konsekventi izvērtēt, vai visi alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai, ko izmanto pati kompetentā iestāde un tās uzraudzītās organizācijas un personas, ļauj nodrošināt atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām.
- d) Lai izvērtētu visus alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, ko organizācijas ierosinājušas saskaņā ar ORO.GEN.120. punkta b) apakšpunktu, kompetentā iestāde analizē nodrošināto dokumentāciju un nepieciešamības gadījumā veic organizācijas pārbaudi.

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.), un kurā grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

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

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

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

ARO.GEN.125 Informācija Aģentūrai

- a) Kompetentā iestāde bez nepamatotas kavēšanās informē Aģentūru, ja radušās problēmas ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu izpildi.
- b) Kompetentā iestāde sniedz Aģentūrai drošības ziņā nozīmīgu informāciju, kas izriet no ziņojumiem par notikumiem, kurus saņēmusi kompetentā iestāde.

ARO.GEN.135 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

- a) Neskarot Direktīvas 2003/42/EK² noteikumus, kompetentā iestāde ievieš sistēmu pienācīgai drošības informācijas vākšanai, analizēšanai un izplatīšanai.
- b) Aģentūra īsteno sistēmu pienācīgai visas attiecīgās saņemtās drošības informācijas analizēšanai un bez nepamatotas kavēšanās nodod dalībvalstīm un Komisijai visu nepieciešamo informāciju, tostarp ieteikumus vai informāciju par veicamajām korigējošām darbībām, lai savlaicīgi reaģētu uz drošības problēmu, kas saistīta ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu darbības jomā ietilpstošajiem izstrādājumiem, daļām, ierīcēm, personām vai organizācijām.
- c) Pēc b) punktā norādītās informācijas saņemšanas, kompetentā iestāde veic attiecīgus pasākumus drošības problēmas risināšanai.
- d) Par c) punktā minētajiem pasākumiem nekavējoties jāinformē visas personas vai organizācijas, kam šie pasākumi jāveic saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām. Kompetentā iestāde par šiem pasākumiem informē arī Aģentūru un gadījumā, ja nepieciešama kopīga rīcība, — arī citas iesaistītās dalībvalstis.

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā (OV L 167, 04.07.2003., 23.–36. lpp.).

2. sadaļa — Pārvaldība

ARO.GEN.200 Pārvaldības sistēma

- a) Kompetentā iestāde izveido un uztur pārvaldības sistēmu ar vismaz šādiem elementiem:
 - 1) organizāciju aprakstošas dokumentētas politikas nostādnes un procedūras, kā arī līdzekļi un metodes, ar kuriem panākt atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem. Procedūras ir regulāri jāatjaunina, un tās kalpo par kompetentās iestādes darba pamatdokumentiem attiecīgo uzdevumu veikšanai;
 - 2) pietiekami daudz darbinieku, lai veiktu kompetentās iestādes funkcijas un izpildītu tās pienākumus. Šiem darbiniekiem jābūt atbilstīgai kvalifikācijai, lai veiktu viņiem uzticētos uzdevumus, un ar nepieciešamajām zināšanām, pieredzi, sākotnējo un periodisko apmācību, lai nodrošinātu pastāvīgu kompetenci. Jābūt sistēmai, ar kuras palīdzību plānot darbinieku pieejamību, lai nodrošinātu visu uzdevumu pienācīgu izpildi;
 - 3) piemērotas iekārtas un biroju telpas uzticēto uzdevumu izpildei;
 - 4) funkcija pārvaldības sistēmas atbilstības attiecīgajām prasībām uzraudzīšanai un procedūru, tostarp iekšējā revīzijas procesa izveides, piemērotība. Atbilstības uzraudzība iekļauj atgriezeniskās saites sistēmu revīzijā gūto konstatējumu nosūtīšanai kompetentās iestādes galvenajai vadībai, lai vajadzības gadījumā veiktu koriģējošas darbības;
 - 5) personu vai personu grupu, kas attiecībā uz atbilstības uzraudzības funkciju ir tieši pakļauta kompetentās iestādes galvenajai vadībai.
- b) Kompetentā iestāde katrai darbības jomai, tostarp pārvaldības sistēmai, ieceļ vismaz vienu personu, kas ir pilnībā atbildīga par attiecīgo uzdevumu vadību.
- c) Kompetentā iestāde izveido procedūras, lai veiktu nepieciešamās informācijas apmaiņu ar citām kompetentajām iestādēm un sniegtu tām palīdzību, tostarp saistībā ar visiem konstatējumiem un papildu darbībām, kas veiktas to personu un organizāciju uzraudzības dēļ, kuras darbojas vienas dalībvalsts teritorijā, bet kuras sertificētas vai paziņojumus sniedz citas dalībvalsts kompetentajā iestādē vai Aģentūrā.
- d) Standartizācijas nolūkos Aģentūrai tiek nodrošināta ar pārvaldības sistēmu saistīto procedūru un to grozījumu kopija.

ARO.GEN.205 Uzdevumu sadale

- a) Ja kompetentā iestāde fiziskai vai juridiskai personai uztic uzdevumus, kas saistīti ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu darbības jomā ietilpstošo personu vai organizāciju sākotnējo sertificēšanu vai pastāvīgo uzraudzību, kompetentā iestāde nodrošina, lai tai būtu:
 - 1) sistēma, ar kuru veikt sākotnējo un periodisko novērtējumu par šādiem ar šo personu saistītiem elementiem:
 - i) pienācīga tehniskā kompetence;
 - ii) pienācīgas iekārtas un aprīkojums;
 - iii) interešu konflikta neesamība;
 - iv) ja nepieciešams, atbilstība Regulas (EK) Nr. 216/2008 V pielikumā noteiktajiem kritērijiem.

- Šī sistēma un novērtējumu rezultāti ir jādokumentē;
- 2) ar fizisku vai juridisku personu panākta dokumentēta vienošanās, kas abpusēji apstiprināta attiecīgajā vadības līmenī un kur skaidri noteikti:
 - i) veicamie uzdevumi;
 - ii) sniedzamās deklarācijas, ziņojumi un dokumenti;
 - iii) tehniskie nosacījumi, kas jāizpilda šādu uzdevumu veikšanā;
 - iv) attiecīgais atbildības nodrošinājums; un
 - v) šādu uzdevumu izpildes laikā iegūtās informācijas aizsardzība.
 - b) Kompetentā iestāde nodrošina, ka ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 4. daļā pieprasītajā iekšējās revīzijas procesā ir kompetentās iestādes vārdā veiktie sertificēšanas vai pastāvīgas uzraudzības uzdevumi.

ARO.GEN.210 Izmaiņas pārvaldības sistēmā

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

ARO.GEN.220 Uzskaitē

- a) Kompetentā iestāde izveido uzskaites sistēmu, kas nodrošina pietiekami labu uzglabāšanu, piekļuvi un uzticamu izsekojamību attiecībā uz šādiem dokumentiem:
 - 1) pārvaldības sistēmas dokumentētās politikas nostādnes un procedūras;
 - 2) personāla apmācība, kvalifikācija un apstiprināšana;
 - 3) uzdevumu sadale, iekļaujot gan ARO.GEN.205. punktā pieprasītos elementus, gan informāciju par uzticētajiem uzdevumiem;
 - 4) sertifikācijas procesi un sertificēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība;
 - 5) deklarēšanas procesi un deklarēto organizāciju pastāvīgā uzraudzība;
 - 6) pilnīga informācija par sertificēto organizāciju rīkotās apmācības programmām un vajadzības gadījumā — šajā apmācībā izmantoto *FSTD* saraksts;
 - 7) procesi darbinieku licenču, novērtējumu, sertifikātu un apliecību izdošanai un šo licenču, novērtējumu, sertifikātu un apliecību turētāju pastāvīgai uzraudzībai;
 - 8) procesi *FSTD* kvalifikācijas sertifikātu izdošanai un *FSTD*, kā arī to ekspluatējošo organizāciju pastāvīgai uzraudzībai;
 - 9) to personu un organizāciju uzraudzība, kas veic darbības vienas dalībvalsts vai Aģentūras teritorijā, bet ko pārrauga vai ir sertificējusi citas dalībvalsts kompetentā iestāde saskaņā ar šo iestāžu vienošanos;

- 10) to ekspluatantu uzraudzība, kuri dalībvalsts teritorijā veic nekomerciālus lidojumus, neizmantojot sarežģītus, ar motoru darbināmus gaisa kuģus, un kuri ir reģistrēti vai dzīvo attiecīgajā dalībvalstī;
 - 11) novērtējums attiecībā uz alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai, kurus organizācijas ierosinājušas sertificēt vai kurus izmanto kompetentā iestāde, un Aģentūras informēšana par to;
 - 12) konstatējumi, koriģējošās darbības un pasākumu pabeigšanas datums;
 - 13) veiktie izpildes pasākumi;
 - 14) drošības informācija un papildu pasākumi;
 - 15) elastīguma noteikumu izmantošana saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. pantu.
- b) Kompetentā iestāde uztur sarakstu ar visiem izdotajiem organizāciju sertifikātiem, *FSTD* kvalifikācijas sertifikātiem un personāla licencēm, sertifikātiem un apliecībām, kā arī saņemtajām deklarācijām.
- c) Visi dokumenti jāuzglabā vismaz šajā regulā noteikto laika periodu. Ja šāds periods nav noteikts, piemērojamajos datu aizsardzības tiesību aktos noteiktie dokumenti jāglabā vismaz 5 gadus.

3. sadaļa — Uzraudzība, sertificēšana un ieviešana

ARO.GEN.300 Uzraudzība

- a) Kompetentajai iestādei jāpārbauda:
- 1) organizāciju vai personu atbilstība prasībām, kas jāizpilda attiecīgi pirms organizācijas sertifikāta, kvalifikācijas atzīmes, *FSTD* kvalifikācijas sertifikāta vai darbinieka licences, sertifikāta, novērtējuma vai apliecības saņemšanas;
 - 2) tās sertificēto, kā arī deklarācijas iesniegušo organizāciju, personu un *FSTD* kvalifikācijas sertifikātu turētāju pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām;
 - 3) to ekspluatantu pastāvīga atbilstība piemērojamām prasībām, kuri dalībvalsts teritorijā veic nekomerciālus lidojumus, neizmantojot sarežģītus, ar motoru darbināmus gaisa kuģus, un kuri ir reģistrēti vai dzīvo attiecīgajā dalībvalstī;
 - 4) kompetentās iestādes uzticēto attiecīgo drošības pasākumu izpilde, kā noteikts ARO.GEN.135. punkta c) un d) apakšpunktā.
- b) Šīs pārbaudes:
- 1) jāpamato ar dokumentiem, kas īpaši paredzēti, lai par drošības uzraudzību atbildīgajiem darbiniekiem sniegtu norādes par to funkciju veikšanu;
 - 2) attiecīgajām personām un organizācijām nodrošina drošības uzraudzības rezultātus;
 - 3) ir jāpamato ar revīzijām un inspekcijām, tostarp gaisa kuģa peronpārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm;
 - 4) sniedz kompetentajai iestādei nepieciešamos pierādījumus, ja jāveic nākamās darbības, tostarp ARO.GEN.350. un ARO.GEN.355. punktā paredzētie pasākumi.
- c) Nosakot a) un b) punktā minētās uzraudzības jomu, ņem vērā līdzšinējās uzraudzības rezultātus un drošības plānā identificētās drošības prioritātes.

- d) Neskarot ARO.RAMP apakšdaļā noteikto dalībvalstu kompetenci un to pienākumus, to uzraudzības darbību jomu, kuras vienas dalībvalsts teritorijā veic citā dalībvalstī reģistrētas organizācijas vai dzīvojošas personas, nosaka atbilstīgi drošības plānā paredzētajām drošības prioritātēm, kā arī līdzšinējām uzraudzības darbībām.
- e) Ja personas vai organizācijas veiktās darbības ir saistītas ar vairākām dalībvalstīm vai Aģentūru, kompetentā iestāde, kas saskaņā ar a) punktu atbild par uzraudzību, var vienoties, ka daļu uzraudzības veic Aģentūra vai tās(to) dalībvalsts(-u) kompetentā(-s) iestāde(-s), kur notiek darbības. Visām personām vai organizācijām, uz kurām attiecas šī vienošanās, jāsaņem informācija par šādas vienošanās esamību un tās darbības jomu.
- f) Kompetentā iestāde savāc un apstrādā visu informāciju, kas uzskatāma par noderīgu uzraudzībai, tostarp gaisa kuģa peronpārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm.

ARO.GEN.305 Uzraudzības programma

- a) Kompetentā iestāde izveido un uztur uzraudzības programmu ar ARO.GEN.300. punktā un ARO.RAMP apakšdaļā paredzētajām uzraudzības darbībām.
- b) Kompetentās iestādes sertificēto organizāciju un *FSTD* kvalifikācijas sertifikātu turētāju uzraudzības programma jāizstrādā, ņemot vērā organizācijas īpatnības, tās darbību sarežģītību un iepriekšējo sertifikācijas un/vai ARO.GEN un ARO.RAMP apakšdaļā prasīto uzraudzības darbību rezultātus, un tā jāpamato ar saistīto risku novērtējumu. Katrā uzraudzības plānošanas ciklā jābūt:
 - 1) revīzijām un pārbaudēm, tostarp pēc vajadzības gaisa kuģa peronpārbaudēm un nepaziņotām pārbaudēm;
 - 2) atbildīgā vadītāja un kompetentās iestādes savstarpējām sanāksmēm, kad abas puses tiek informētas par būtiskiem jautājumiem.
- c) Kompetentās iestādes sertificētajām organizācijām un *FSTD* kvalifikācijas sertifikātu turētājiem piemēro uzraudzības plānošanas ciklu, kas nav ilgāks par 24 mēnešiem.

Uzraudzības plānošanas ciklu var saīsināt, ja tiek pierādīts, ka tas nemazinās organizācijas vai *FTSD* kvalifikācijas sertifikātu turētāju drošības rādītājus.

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

 - 1) organizācija ir lietpratīgi noteikusi visus aviācijas drošību apdraudošos faktorus un veikusi ar tiem saistīto risku vadību;
 - 2) organizācija atbilstīgi ARO.GEN.130. punktam regulāri pierādījusi, ka pilnībā kontrolē visas izmaiņas;
 - 3) nav izdoti 1. līmeņa konstatējumi; un
 - 4) visas koriģējošās darbības ir izpildītas pieņemtajā laika periodā vai kompetentās iestādes paildzinātā laika periodā, kā noteikts ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunkta 2. daļā.

Uzraudzības plānošanas ciklu var paildzināt vēl par maksimāli 48 mēnešiem, ja papildus iepriekš minētajiem kritērijiem organizācija izveidojusi un kompetentā iestāde apstiprinājusi efektīvu sistēmu kompetentās iestādes pastāvīgai informēšanai par drošības rādītājiem un organizācijas atbilstību regulatīvo noteikumu prasībām.
- d) Organizāciju, kas savu darbību deklarējušas kompetentajai iestādei, uzraudzības programmu izstrādā, ņemot vērā organizācijas īpatnības, tās darbību sarežģītību, iepriekšējo uzraudzības darbību rezultātus, un to pamato ar saistīto risku novērtējumu.

Šajā programmā iekļauj revīzijas un pārbaudes, tostarp — attiecīgos gadījumos — gaisa kuģa peronpārbaudes un nepaziņotas pārbaudes.

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

ARO.GEN.310 Sākotnējās sertifikācijas procedūra — organizācijas

- a) Saņemot pieteikumu organizācijas sertifikāta sākotnējai izsniegšanai, kompetentā iestāde pārbauda organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām.
- b) Ja organizācija atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde izdod sertifikātu(-us), kā noteikts šīs daļas I—III papildinājumā. Sertifikātu(-us) izdod uz neierobežotu laiku. Organizācijai piemērojamās tiesības un darbības joma ir noteikta sertifikātam(-iem) pievienotajos apstiprinājuma noteikumos.
- c) Lai organizācija varētu veikt izmaiņas, iepriekš nesaņemot kompetentās iestādes apstiprinājumu saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, kompetentā iestāde apstiprina organizācijas iesniegto procedūru, kurā noteikts šo izmaiņu apmērs un aprakstīta izmaiņu īstenošanas un paziņošanas kārtība.

ARO.GEN.315 Licenču, novērtējumu, sertifikātu vai apliecību izdošanas, pagarināšanas, atjaunošanas vai mainīšanas procedūra — personas

- a) Saņemot pieteikumu par personas licences, novērtējuma, sertifikāta vai apliecības izdošanu, pagarināšanu, atjaunošanu vai maiņu, kā arī pavadošo dokumentāciju, kompetentā iestāde pārbauda pieteikuma iesniedzēja atbilstību piemērojamām prasībām.
- b) Ja pieteikuma iesniedzējs atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde izdod, pagarina, atjauno vai maina licenci, sertifikātu, novērtējumu vai apliecību.

ARO.GEN.330 Izmaiņas — organizācijas

- a) Saņemot pieteikumu par izmaiņām, kas iepriekš jāapstiprina, kompetentā iestāde pirms atļaujas sniegšanas pārbauda organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām.
Kompetentā iestāde norāda, saskaņā ar kādiem nosacījumiem organizācija var darboties izmaiņu laikā, ja vien kompetentā iestāde nav konstatējusi, ka organizācijas sertifikāts ir jāaptur.
Ja organizācija atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde atļauj veikt izmaiņas.
- b) Neskarot nekādus papildu izpildes pasākumus, kad organizācija veic izmaiņas, kas ir iepriekš jāapstiprina un par ko nav saņemta kompetentās iestādes atļauja, kā noteikts a) punktā, kompetentā iestāde aptur, ierobežo vai anulē organizācijas sertifikātu.

- c) Attiecībā uz izmaiņām, kas nav iepriekš jāapstiprina, kompetentā iestāde izvērtē informāciju, ko organizācija sniegusi paziņojumā saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, lai novērtētu organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām. Ja konstatēta neatbilstība prasībām, kompetentā iestāde:
 - (1) informē organizāciju par neatbilstību un prasa veikt izmaiņas;
 - (2) 1. vai 2. līmeņa konstatējumu gadījumā rīkojas saskaņā ar ARO.GEN.350. punktu.

ARO.GEN.345 Deklarācija — organizācijas

- a) Saņemot deklarāciju no organizācijas, kas veic vai plāno veikt darbības, kuras jādeklarē, kompetentā iestāde pārbauda, vai deklarācijā iekļauta visa ORO daļā prasītā informācija, un organizācijai apstiprina deklarācijas saņemšanu.
- b) Ja deklarācijā nav prasītās informācijas vai ja šī informācija liecina par neatbilstību piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde ziņo organizācijai par neatbilstību un lūdz papildinformāciju. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde veic organizācijas pārbaudi. Ja neatbilstība tiek apstiprināta, kompetentā iestāde veic ARO.GEN.350. punktā noteiktos pasākumus.

ARO.GEN.350 Konstatējumi un koriģējošās darbības — organizācijas

- a) Saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunktu kompetentajā iestādē jābūt ar uzraudzību saistītai sistēmai, lai drošības plāna ietvaros analizētu konstatējumus par drošības nozīmīgumu.
- b) Kompetentā iestāde izdod 1. līmeņa konstatējumu, ja ir konstatēta būtiska, drošības līmeni pazeminoša vai lidojumu drošību ievērojami apdraudoša neatbilstība Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai kvalifikācijas atzīmes vai sertifikācijas noteikumiem, vai deklarācijas saturam.
 - 1. līmeņa konstatējumi ir:
 - 1) situācija, kad parastajā darbalaikā un pēc diviem rakstveida pieprasījumiem kompetentajai iestādei netiek nodrošināta piekļuve organizācijas telpām, kā noteikts ORO.GEN.140. punktā;
 - 2) organizācijas sertifikāta iegūšana vai tā uzturēšana spēkā, viltojot iesniegtos dokumentāros pierādījumus;
 - 3) pierādījumi par organizācijas sertifikāta nelikumīgu vai krāpniecisku izmantošanu;
 - 4) atbildīgā vadītāja neesamība.
- c) Kompetentā iestāde izdod 2. līmeņa konstatējumu, ja ir konstatēta apdraudoša neatbilstība Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai kvalifikācijas atzīmes vai sertifikācijas noteikumiem, vai deklarācijas saturam, kas varētu pazemināt drošības līmeni vai lidojumu drošību.
- d) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, ir veikts konstatējums, kompetentā iestāde, neskarot Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos pieprasītās papildu darbības, rakstveidā paziņo organizācijai par šo konstatējumu un pieprasa veikt

koriģējošas darbības, lai novērstu atklāto neatbilstību. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde informē valsti, kurā gaisa kuģis ir reģistrēts.

- 1) Ja ir veikti 1. līmeņa konstatējumi, kompetentā iestāde nekavējoties un atbilstīgi rīkojas, lai novērstu vai ierobežotu darbības un nepieciešamības gadījumā anulētu sertifikātu vai konkrētu kvalifikācijas atzīmi vai atbilstīgi 1. līmeņa konstatējuma apmēram ierobežotu vai pilnībā vai daļēji apturētu to, līdz organizācija sekmīgi izpildījusi koriģējošo darbību.
- 2) Ja ir 2. līmeņa konstatējumi, kompetentā iestāde:
 - i) atbilstīgi konstatējuma būtībai nodrošina organizācijai piemērotu laika periodu, lai tā veiktu koriģējošas darbības, bet šis laika periods jebkurā gadījumā sākotnēji nedrīkst būt ilgāks par 3 mēnešiem. Šā laika perioda beigās un atbilstīgi atzinuma būtībai kompetentā iestāde drīkst 3 mēnešu periodu pagarināt, ja kompetentā iestāde ir apstiprinājusi pienācīgu koriģējošās rīcības plānu;
 - ii) izvērtē organizācijas ierosināto koriģējošo rīcību un īstenošanas plānu un pieņem tos, ja novērtējumā secināts, ka tie ir pietiekami neatbilstības novēršanai.
- 3) Ja organizācija neiesniedz pieņemamu koriģējošās rīcības plānu vai kompetentās iestādes pieņemtajā vai pagarinātajā laika periodā neveic koriģējošas darbības, konstatējuma līmenis jāpaaugstina līdz 1. līmenim un jāveic d) punkta 1. daļā noteiktās darbības.
- 4) Kompetentā iestāde dokumentē visus tās veiktos vai tai paziņotos konstatējumus un, ja piemērojams, noteiktos izpildes pasākumus, kā arī koriģējošās darbības un konstatējumu pabeigšanas datumu.
- e) Neskarot papildu izpildes pasākumus, kad dalībvalsts pārvaldes iestāde, rīkojoties saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunktu, konstatē, ka citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūras sertificēta organizācija, vai organizācija, kas savu darbību deklarējusi šīm iestādēm, neatbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamām prasībām, pārvaldes iestāde informē šo kompetento iestādi un norāda konstatējuma līmeni.

ARO.GEN.355 Konstatējumi un izpildes pasākumi — personas

- a) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunktu par uzraudzību atbildīgā kompetentā iestāde ir guvusi pierādījumus tam, ka persona, kurai saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem ir izsniegta licence, sertifikāts, novērtējums vai apliecība, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde veic konstatējumu, dokumentē to un rakstveidā paziņo licences, sertifikāta, novērtējuma vai apliecības turētājam.
- b) Sniedzot šādu konstatējumu, kompetentā iestāde veic izmeklēšanu. Ja konstatējums tiek apstiprināts, kompetentā iestāde:
 - 1) attiecīgi ierobežo, aptur vai anulē licenci, sertifikātu, novērtējumu vai apliecību, ja ir konstatēta drošības problēma; un
 - 2) veic nepieciešamos papildu izpildes pasākumus, lai novērstu vēl lielāku neatbilstību.
- c) Ja piemērojams, kompetentā iestāde informē personu vai organizāciju, kas izdevusi veselības apliecību vai citu apliecību.

- d) Neskarot nekādus papildu izpildes pasākumus, kad dalībvalsts pārvaldes iestāde, rīkojoties saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunktu, gūst pierādījumus tam, ka persona, kurai ir citas dalībvalsts kompetentās iestādes izdota licence, sertifikāts, novērtējums vai apliecība, neatbilst piemērojamām prasībām, pārvaldes iestāde informē šo kompetento iestādi.
- e) Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, tiek gūti pierādījumi tam, ka persona, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasības un kurai nav saskaņā ar regulu un tās īstenošanas noteikumiem izdotas licences, sertifikāta, novērtējuma vai apliecības, neatbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde, kas konstatējusi neatbilstību, veic visus nepieciešamos izpildes pasākumus, lai novērstu vēl lielāku neatbilstību.

OPS APAKŠDAĻA — GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJA

1. sadaļa — Komercekspluatācijā iesaistīto gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana

ARO.OPS.100 Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana

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

ARO.OPS.105 Vienošanās par kodu koplietošanu

- a) Pirms jebkuras vienošanās par kodu koplietošanu ar trešās valsts ekspluatantu apstiprināšanas kompetentā iestāde:
 - 1) pārbauda, vai ir izpildīti ORO.AOC.115. punktā minētie nosacījumi;
 - 2) pārbauda ziņojumu par sākotnējo revīziju uz vietas, ko veicis atbilstīgi ORO daļas nosacījumiem sertificēts ekspluatants, lai novērtētu trešās valsts ekspluatanta atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā minētajām prasībām; un
 - 3) vajadzības gadījumā sadarbojas ar trešās valsts ekspluatanta attiecīgo valsts kompetento iestādi.
- b) Kodu koplietošanas atļauju aptur vai atceļ, ja, īstenojot ORO.AOC.115. punkta b) apakšpunkta 2. daļā prasīto pārbaudes programmu, tiek konstatēts, ka trešās valsts ekspluatants neievēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā minētās prasības.

ARO.OPS.110 Nomas līgumi

- a) Kompetentā iestāde apstiprina nomas līgumu, ja ir pierādīts, ka atbilstīgi ORO daļas nosacījumiem sertificēts ekspluatants:
 - 1) saskaņā ar ORO.AOC.100. punkta b) apakšpunkta 2. daļu un c) apakšpunkta 1. un 2. daļu savā AOC iekļāvis gaisa kuģa nomāšanu bez apkalpes;
 - 2) ievēro ORO.AOC.110. punkta c) apakšpunktu par gaisa kuģa nomāšanu ar apkalpi; vai
 - 3) ievēro ORO.AOC.110. punkta e) apakšpunktu par gaisa kuģa iznomāšanu bez apkalpes.

- b) Atļauju nomāt gaisa kuģi bez apkalpes aptur vai atceļ, ja:
 - 1) iznomātāja vai nomnieka AOC ir apturēts vai atcelts; vai
 - 2) iznomātājam piemēro Regulā (EK) Nr. 2111/2005³ noteikto darbības aizliegumu.
- c) Ja kompetentajai iestādei saskaņā ar ORO.AOC.110. punkta e) apakšpunktu lūgta atļauja iznomāt gaisa kuģi bez apkalpes, kompetentajai iestādei jānodrošina:
 - 1) pienācīga sadarbība ar kompetento iestādi, kas atbild par gaisa kuģa pastāvīgu uzraudzību atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 2042/2003⁴, vai iestādi, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju, ja tās ir dažādas iestādes;
 - 2) gaisa kuģa savlaicīga svītrosana no ekspluatanta AOC.

2. sadaļa — Atļaujas

ARO.OPS.200 Īpašas atļaujas izsniegšanas kārtība

- a) Saņemot pieteikumu par īpašas atļaujas izsniegšanu vai tās izmaiņām, kompetentā iestāde pārbauda pieteikumu saskaņā ar attiecīgajām SPA daļā noteiktajām prasībām un vajadzības gadījumā atbilstīgi pārbauda ekspluatantu.
- b) Ja ekspluatants atbilst piemērojamām prasībām, kompetentā iestāde izdod vai groza atļauju. Atļauja jānorāda:
 - 1) komercekspluatācijas specifikācijās atbilstīgi norādēm šīs daļas II papildinājumā;
 - 2) nekomerciālas ekspluatācijas īpašo atļauju sarakstā atbilstīgi norādēm šīs daļas III papildinājumā.

ARO.OPS.205 Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana

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

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu (OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.).

⁴ Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.)

ARO.OPS.210 Vietējās teritorijas noteikšana

Kompetentā iestāde var noteikt vietējo teritoriju lidojumu apkalpes apmācībai un pārbaudes prasību izpildei.

ARO.OPS.215 Atļauja ekspluatēt helikopteru virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas

- a) Dalībvalsts nosaka tos kalnu un attālus apgabalus, kur var ekspluatēt helikopteru, ja tas nespēj veikt drošu piespiedu nolaišanos, kā aprakstīts CAT.POL.H.420. punktā
- b) Pirms CAT.POL.H.420. punktā minētās atļaujas izdošanas kompetentā iestāde un — dažādu iestāžu gadījumā — tās valsts iestāde, kurā šādas darbības tiks veiktas, izskata ekspluatanta pamatojumu, kāpēc nav iespējams nodrošināt kritērijiem atbilstīgu ekspluatāciju.

ARO.OPS.220 Atļauja ekspluatēt helikopteru sabiedrības interešu teritorijā

Ekspluatants, kam piešķirta CAT.POL.H.225. minētā atļauja, iekļauj tajā konkrētu sabiedrības interešu teritoriju sarakstu.

ARO.OPS.225 Atļauja izmantot izolētu lidlauku

Ekspluatants, kam piešķirta CAT.OP.MPA.106. minētā atļauja, iekļauj tajā konkrētu lidlauku sarakstu.

RAMP APAKŠDAĻA — EKSPLOATANTU, KURIEM PIEMĒRO CITAS DALĪBVALSTS REGULATĪVO UZRAUDZĪBU, GAISA KUĢU PERONPĀRBAUDES

ARO.RAMP.005 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas kompetentajai iestādei vai Aģentūrai jāievēro, pildot uzdevumus un pienākumus saistībā ar peronpārbaudēm, ko veic trešās valsts ekspluatantu vai ekspluatantu, kuriem piemēro citas dalībvalsts regulatīvo uzraudzību, gaisa kuģiem, kas nosēžas lidlaukos teritorijā, kurā jāievēro Līguma noteikumi.

ARO.RAMP.100 Vispārējās prasības

- a) Jāpārbauda gaisa kuģa un tā apkalpes atbilstība piemērojamām prasībām.
- b) Kompetentā iestāde papildus atbilstīgi ARO.GEN.305. punktā izstrādātajās uzraudzības programmās iekļautajām peronpārbaudēm veic peronpārbaudes gaisa kuģim, kam konstatēta iespējama neatbilstība piemērojamām prasībām.
- c) Izstrādājot ARO.GEN.305. punkta noteikumiem atbilstīgas uzraudzības programmas, kompetentā iestāde sagatavo gaisa kuģa ikgadējo peronpārbaudžu programmu. Šajā programmā:
 - 1) paredz minimālo peronpārbaudžu skaitu, ko aprēķina, ņemot vērā iepriekšējo informāciju par ekspluatantu skaitu un nosēšanās skaitu attiecīgās valsts lidlaukos; un
 - 2) ļauj kompetentajai iestādei piešķirt prioritāti ARO.RAMP.105. punkta a) apakšpunktā minētajā sarakstā iekļauto gaisa kuģu pārbaudēm.

- d) Vajadzības gadījumā Aģentūra, sadarbojoties ar dalībvalsti, kuras teritorijā paredzēta pārbaude, veic gaisa kuģa peronpārbaudes, lai pārbaudītu atbilstību piemērojamām prasībām un:
- 1) veiktu Regulā (EK) Nr. 216/2008 Aģentūrai uzticētos sertificēšanas uzdevumus;
 - 2) veiktu standartizācijas pārbaudes dalībvalstī; vai
 - 3) potenciāli nedrošās situācijās pārbaudītu organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām.

ARO.RAMP.105 Prioritātes piešķiršanas kritēriji

- a) Peronpārbažu prioritātes noteikšanai Aģentūra kompetentajām iestādēm iesniedz to gaisa kuģu ekspluatantu sarakstu, kuri, iespējams, apdraud lidojumu drošību.
- b) Šajā sarakstā iekļauj:
- 1) gaisa kuģu ekspluatantus, kas pēc pieejamo datu analīzes noteikti saskaņā ar ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 4. daļu;
 - 2) ekspluatantus vai gaisa kuģus, par kuriem Aģentūrai ziņojusi Eiropas Komisija un kurus nosaka, ņemot vērā:
 - i) Aviācijas drošības komitejas (ASC) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 2111/2005 īstenošanas kontekstā sniegto atzinumu, ka ar sistemātisku peronpārbažu palīdzību turpmāk jāpārbauda šo objektu faktiskā atbilstība attiecīgajiem lidojumu drošības standartiem; vai
 - ii) informāciju, ko Eiropas Komisijai sniegušas dalībvalstis saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 4. panta 3. punktu.
 - 3) gaisa kuģus, ko B pielikuma sarakstā iekļautie gaisa kuģu ekspluatanti, kuriem piemēro Regulā (EK) Nr. 2111/2005 noteikto darbības aizliegumu, ekspluatē teritorijā, kur jāievēro Līguma noteikumi;
 - 4) gaisa kuģus, kurus ekspluatē ekspluatants, kas sertificēts valstī, kurā regulatīvo uzraudzību piemēro 3. daļā minētajā sarakstā iekļautajiem ekspluatantiem;
 - 5) gaisa kuģi, ko trešās valsts ekspluatants, kurš darbojas teritorijā vai no teritorijas, kur jāievēro Līguma noteikumi, ekspluatē pirmo reizi vai kura atļauja, kas izdota saskaņā ar AR.TCO.205. punktu, ir ierobežota vai atjaunināta pēc apturēšanas vai atcelšanas.
- c) Sarakstu veido saskaņā ar Aģentūras noteikto kārtību: pēc Kopienas saraksta — kurā iekļauti gaisa kuģu ekspluatanti, kam piemēro Regulā (EK) Nr. 2111/2005 noteikto darbības aizliegumu, — kārtējās atjaunināšanas, bet jebkurā gadījumā — vismaz vienu reizi četros (4) mēnešos.

ARO.RAMP.110 Informācijas apkopošana

- a) Kompetentā iestāde apkopo un apstrādā visu peronpārbaudēm vajadzīgo informāciju.
- b) Kompetentā iestāde pēc IV papildinājumā dotā veidlapas parauga izstrādā ziņojuma veidlapu saņemtās informācijas dokumentēšanai.

ARO.RAMP.115 Peronpārbažu inspektoru kvalifikācija

- a) Lai veiktu peronpārbaudes, kompetentās iestādes un Aģentūras rīcībā jābūt kvalificētiem inspektoriem.

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

ARO.RAMP.120 Mācību organizāciju apstiprināšana

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

ARO.RAMP.125 Peronpārbažu izpilde

- a) Peronpārbaudes veic standartizēti, aizpildot veidlapu, kuras paraugs ir V papildinājumā.

- b) Veicot peronpārbaudes, inspektors(-i) izmanto visas iespējas, lai nepamatoti neaizturētu pārbaudāmo gaisa kuģi.
- c) Pēc peronpārbaudes pabeigšanas kapteini vai — viņa/viņas prombūtnes laikā — citu lidojumu apkalpes locekli vai ekspluatanta pārstāvi informē par peronpārbaudes rezultātiem, aizpildot veidlapu, kuras paraugs ir V papildinājumā.

ARO.RAMP.130 Konstatējumu iedalījums kategorijās

- a) Katras pārbaudītās pozīcijas neatbilstību piemērojamām prasībām iedala trīs konstatējumu kategorijās. Konstatējumus iedala šādās kategorijās:
 - 1) 3. kategorijas konstatējums — ikviena atklāta nozīmīga neatbilstība piemērojamām prasībām vai atļaujas noteikumiem, kam ir ļoti liela ietekme uz lidojuma drošību;
 - 2) 2. kategorijas konstatējums — ikviena atklāta neatbilstība piemērojamām prasībām vai atļaujas noteikumiem, kas būtiski ietekmē lidojuma drošību;
 - 3) 1. kategorijas konstatējums — ikviena atklāta neatbilstība piemērojamām prasībām vai atļaujas noteikumiem, kas maznozīmīgi ietekmē lidojuma drošību.

ARO.RAMP.135 Papildu pasākumi saistībā ar konstatējumiem

- a) Saistībā ar 2. vai 3. kategorijas konstatējumiem kompetentā iestāde vai attiecīgos gadījumos Aģentūra:
 - 1) rakstiski paziņo par konstatējumu ekspluatantam un pieprasa arī pierādīt veiktās koriģējošās darbības;
 - 2) informē ekspluatanta valsts un — attiecīgos gadījumos — gaisa kuģa reģistrācijas valsts un lidojumu apkalpes licenču izdevējvalsts kompetento iestādi. Vajadzības gadījumā kompetentā iestāde vai Aģentūra pieprasa apstiprināt ekspluatanta veiktās ARO.GEN.350. vai ARO.GEN.355. punktā paredzētās koriģējošās darbības.
- b) Ja ir 3. līmeņa konstatējumi, kompetentā iestāde papildus a) apakšpunktā minētajiem pasākumiem nekavējoties:
 - 1) ierobežo gaisa kuģa ekspluatāciju lidojumā;
 - 2) prasa nekavējoties veikt koriģējošās darbības;
 - 3) nosaka gaisa kuģim izlidošanas aizliegumu saskaņā ar ARO.RAMP.140. punktu; vai
 - 4) uzliek tūlītēju darbības aizliegumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2111/2005 6. pantu.
- c) Ja Aģentūra izvirzījusi 3. kategorijas konstatējumu, tā prasa tās valsts kompetentajai iestādei, kuras teritorijā nosēdies gaisa kuģis, veikt atbilstīgus pasākumus saskaņā ar b) apakšpunktu.

ARO.RAMP.140 Izlidošanas aizliegums gaisa kuģim

- a) 3. kategorijas konstatējuma gadījumā, ja šķiet, ka ekspluatants vai īpašnieks, neveicot atbilstīgās koriģējošās darbības, ar gaisa kuģi veiks vai varētu veikt lidojumu, kompetentā iestāde:
 - 1) ziņo kapteinim/komandierim vai ekspluatantam, ka līdz nākamajam paziņojumam gaisa kuģim nav atļauts veikt lidojumu; un
 - 2) aizliedz gaisa kuģim veikt lidojumu.
- b) Ja izlidošanas aizliegums ir trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģim, valsts, kuras teritorijā gaisa kuģim piemēro aizliegumu pacelties, kompetentā iestāde nekavējoties informē ekspluatanta valsti un — attiecīgos gadījumos — gaisa kuģa reģistrācijas valsts kompetento iestādi, kā arī Aģentūru.
- c) Kompetentā iestāde, sadarbojoties ar ekspluatanta valsti vai reģistrācijas valsti, izvirza vajadzīgos nosacījumus, pēc kuru izpildes gaisa kuģis drīkst izlidot.
- d) Ja neatbilstība ietekmē gaisa kuģa lidojumderīguma apliecības derīgumu, kompetentā iestāde izlidošanas aizliegumu atceļ tikai pēc tam, kad ekspluatants pierādījis, ka saņēmis:
 - 1) dalībvalstī reģistrētā gaisa kuģa izlidošanas atļauju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1702/2003 noteikumiem;
 - 2) izlidošanas atļauju vai līdzvērtīgu dokumentu, ko izdevusi reģistrācijas valsts vai trešajā valstī reģistrēta gaisa kuģa, ko ekspluatē ES vai trešās valsts ekspluatants, ekspluatanta valsts; un
 - 3) vajadzības gadījumā trešo valstu, kuru teritorijas paredzēts šķērsot, atļauju.

ARO.RAMP.145 Ziņošana

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

ARO.RAMP.150 Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā

- a) Aģentūra pārvalda un izmanto instrumentus un procedūras, kas vajadzīgas, lai glabātu un apmainītos ar:
 - 1) ARO.RAMP.110. punktā un ARO.RAMP.125. punktā minēto informāciju, izmantojot veidlapas, kuru paraugi ir IV un VI papildinājumā; un

- 2) to trešo valstu vai starptautisku organizāciju sniegtu informāciju, ar kurām ES noslēgusi atbilstīgas vienošanās, vai informāciju, ko sniedz organizācijas, ar kurām Aģentūra noslēgusi atbilstīgas vienošanās saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 27. panta 2. punktu;
- b) Pārvaldībā ietilpst šādi uzdevumi:
 - 1) glabāt dalībvalstu datus, kas saistīti ar drošības informāciju par gaisa kuģi, kurš nosēžas lidlaukos teritorijā, kur jāievēro Līguma noteikumi;
 - 2) izstrādāt, uzturēt un regulāri atjaunināt centrālo datubāzi, kur apkopota visa a) apakšpunkta 1. un 2. daļā minētā informācija;
 - 3) veikt izmaiņas un paplašināt datubāzes lietotni;
 - 4) analizēt centrālajā datubāzē ievadīto informāciju, kā arī pārējo attiecīgo informāciju par gaisa kuģa un gaisa kuģu ekspluatantu drošību un, ņemot vērā šo informāciju:
 - i) ieteikt Eiropas Komisijai un kompetentajām iestādēm veikt tūlītējus pasākumus vai papildpasākumus;
 - ii) ziņot Eiropas Komisijai un kompetentajām iestādēm par iespējamām drošības problēmām;
 - iii) vajadzības gadījumā, lai garantētu drošību, ierosināt Eiropas Komisijai un kompetentajām iestādēm veikt saskaņotas darbības un nodrošināt šādu darbību tehnisku saskaņošanu; kā arī
 - 5) informācijas apmaiņas jomā sadarboties ar citām Eiropas iestādēm un struktūrām, starptautiskām organizācijām, kā arī trešo valstu kompetentajām iestādēm.

ARO.RAMP.155 Gada ziņojums

Aģentūra sagatavo un Eiropas Komisijai iesniedz gada ziņojumu par peronpārbaužu sistēmu, un tajā ir vismaz šāda informācija:

- a) sistēmas pašreizējā attīstības pakāpe;
- b) gadā veikto pārbaužu stāvoklis;
- c) pārbaužu rezultātu analīze, norādot konstatējumu kategorijas;
- d) gadā veiktie pasākumi;
- e) ierosinājumi peronpārbaužu sistēmas papildu uzlabojumiem; un
- f) pielikumi ar pārbaužu sarakstiem, iedalot tās grupās atbilstīgi ekspluatācijas valstij, gaisa kuģa tipam, ekspluatantam un katras pozīcijas veikto pārbaužu skaitam.

ARO.RAMP.160 Informācija sabiedrībai

Reizi gadā Aģentūra publicē sabiedrībai pieejamu apkopotās informācijas ziņojumu ar atbilstīgi ARO.RAMP.145. punktam saņemtās informācijas analīzi. Ziņojumam jābūt vienkāršam un viegli saprotamam, informācijas avots nav jāatklāj.

II PIELIKUMA I PAPILDINĀJUMS

GAISA KUĢA EKSPLUATANTA APLIECĪBA (Gaisa kuģa ekspluatantu apstiprinājuma saraksts)		
Ekspluatācijas veidi: Komerciālie aviopārvadājumi (CAT) ♦ Pasažieri; ♦ Krava; ♦ Cits ¹ :..... Īpaši komercpārvadājumi (SPO) ♦ ²		
5	Ekspluatanta valsts ³ Izdevējiestāde ⁴	5
AOC # ⁶ :	Gaisa kuģa ekspluatanta nosaukums ⁷ Uzņēmuma nosaukums (komercnosaukums) ⁸ Ekspluatanta adrese: ¹⁰ Tālruņa numurs: ¹¹ Faksa numurs: E–pasta adrese:	Operatīvie kontaktpunkti: ⁹ Kontaktinformācija tūlītējai saziņai ar ekspluatācijas vadību norādīta ¹²
Ar šo apliecību ¹³ atļauts veikt gaisa kuģa komercekspluatāciju atbilstīgi pievienotajai ekspluatācijas specifikācijai un saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatu, Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu un šīs regulas īstenošanas noteikumiem.		
Izdošanas datums: ¹⁴	Vārds, uzvārds un paraksts: ¹⁵ Amata nosaukums:	

1. Norāda citu pārvadājumu veidu.
2. Norāda darbības nozari, piemēram, lauksaimniecība, celtniecība, fotogrāfija, topogrāfija, novērošana un patrulēšana, reklāma gaisā.
3. Aizvieto ar ekspluatanta valsts nosaukumu.
4. Aizvieto ar kompetentās izdevējiestādes nosaukumu.
5. Aizpilda kompetentā iestāde.
6. Kompetentās iestādes izdotās atļaujas reģistrācijas numurs.
7. Aizvieto ar gaisa kuģa ekspluatanta reģistrēto nosaukumu.
8. Ekspluatanta komercnosaukums, ja atšķiras. Pirms komercnosaukuma norādīt “uzņēmuma nosaukums”.
9. Kontaktinformācijā norāda tālruņa un faksa numurus ar valsts kodu, e–pasta adresi (ja tāda ir), lai ar ekspluatācijas vadību būtu iespējams nekavējoties sazināties par jautājumiem, kas saistīti ar lidmašīnas ekspluatāciju, lidojumderīgumu, lidojuma un salona apkalpes locekļu kompetenci, bīstamām kravām un vajadzības gadījumā arī par citiem jautājumiem.

10. Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.
11. Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības tālruņa un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
12. Norāda atsauces dokumentu, kas glabājas gaisa kuģī un kur pieejama kontaktinformācija, norādot attiecīgo punktu vai lappusi. Piemēram: “[..] kontaktinformācija norādīta ekspluatācijas rokasgrāmatā, visp./pamata, 1. sadaļa, 1.1. punkts” vai “[..] norādīta ekspluatācijas specifikācijās, 1. lpp.”, vai “[..] norādīta šā dokumenta pielikumā”.
13. Ekspluatanta reģistrētais nosaukums.
14. AOC izdošanas datums (dd-mm-gggg).
15. Kompetentās iestādes pārstāvja amata nosaukums, vārds, uzvārds un paraksts. AOC var apzīmogot ar oficiālu zīmogu.

EASA 138. VEIDLAPAS 1. izdevums

II PIELIKUMA II PAPILDINĀJUMS

EKSPLOATĀCIJAS SPECIFIKĀCIJAS (piemēro ekspluatācijas rokasgrāmatas apstiprinātajiem nosacījumiem)				
Izdevējietādes kontaktinformācija				
Tālruņa numurs: ¹ _____; Faksa numurs: _____;				
E-pasta adrese: _____				
AOC# ² : Gaisa kuģa ekspluatanta nosaukums: ³ _____ Datums: ⁴ _____ Paraksts: _____ Uzņēmuma nosaukums (komercnosaukums): _____ Ekspluatācijas specifikācijas:# _____				
Gaisa kuģa modelis: ⁵ _____ Reģistrācijas zīmes: ⁶ _____				
Komercekspluatācijas veidi 				
Ekspluatācijas teritorija ⁷ _____				
Īpaši ierobežojumi: ⁸ _____				
Īpašas atļaujas:	Ir	Nav	Specifikācija ⁹	Piezīmes
Bīstamas kravas				
Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos			RVR ¹¹ : m CAT ¹⁰ RVR: m DH: pēdas	
Pacelšanās				
Nolaišanās un nosēšanās				
Pacelšanās				
RVSM ¹²  Nepiemēro				
ETOPS ¹³  Nepiemēro			Maksimālais novirzes laiks: ¹⁴ min.	
PBN darbību navigācijas parametri ¹⁵				¹⁶
Obligātie navigācijas iekārtu darbības (funkcionalitātes) parametri				
Helikoptera lidojumi, izmantojot nakts redzamības attēlveides sistēmas				
Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču				
Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta darbinieku pārvadāšana ar helikopteri				
Salona apkalpes locekļu apmācība ¹⁷				
CC apliecības izdošana ¹⁸				
Pastāvīga lidojumderīguma uzturēšana			¹⁹	
Citi ²⁰				

1. Kompetentās iestādes kontakttālrunis un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.
2. Norāda attiecīgā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) numuru.
3. Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norādīt “uzņēmuma nosaukums”.

4. Eksploatācijas specifikāciju izdošanas datums (dd-mm-gggg) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.
5. Norāda ICAO piešķirto gaisa kuģa modeļa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai īpašnieka sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*).
6. Reģistrācijas zīmes norādītas vai nu eksploatācijas specifikācijās, vai eksploatācijas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā attiecīgajās eksploatācijas specifikācijās jānorāda atsauce uz eksploatācijas rokasgrāmatas lappusi. Ja attiecīgajam gaisa kuģa modelim nepiemēro visas īpašās atļaujas, gaisa kuģa reģistrācijas zīmes jānorāda attiecīgās īpašās atļaujas ailē, kas paredzēta piezīmēm.
7. Norāda ģeogrāfisko teritoriju(-as), kur atļauta gaisa kuģa eksploatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātes vai konkrētus maršrutus, lidojuma informācijas reģionu vai valstu un reģionu robežas).
8. Norāda īpašus piemērojamus ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).
9. Šajā ailē norāda katras atļaujas vai atļaujas veida vispieļaujošākos kritērijus (norāda atbilstīgos kritērijus).
10. Norāda pieļaujamo precīzas nolaišanās kategoriju: *CAT I*, *II*, *IIIA*, *IIIB* vai *IIIC*. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (*RVR*) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (*DH*) pēdās. Katrai nolaišanās kategorijai izmanto atsevišķu rindu.
11. Norāda pacelšanās minimālo apstiprināto *RVR* metros. Dažādu atļauju gadījumā katrai atļaujai izmanto atsevišķu rindu.
12. Lodziņu “Nepiemēro” atzīmē tikai tad, ja mākoņa zemākā maksimālā robeža gaisa kuģim ir zem *FL290*.
13. Īpaši tāli lidojumi (*ETOPS*) pašlaik attiecas tikai uz divdzinēju lidmašīnām. Lodziņu “Nepiemēro” atzīmē tikai tad, ja gaisa kuģa modelim ir vismaz divi dzinēji.
14. Var norādīt robežattālumu (jūras jūdzes), kā arī dzinēja tipu.
15. Noteiktas precizitātes navigācija (*PBN*): katrai *PBN* atļaujai izmanto atsevišķu rindu (piemēram, reģionālā navigācija (*RNAV*) 10, *RNAV 1*, vajadzīgā navigācijas precizitāte (*RNP*) 4, ...), ailē “Specifikācijas” un/vai “Piezīmes” norāda atbilstīgus ierobežojumus vai nosacījumus.
16. Ierobežojumi, nosacījumi un regulatīvā bāze eksploatācijas atļaujām, kas saistītas ar *PBN* atļauju (piemēram, globālā satelītnavigācijas sistēma (*GNSS*), attāluma mērīšanas aprīkojums/*DME*/inerciālās atskaites vienība (*DME/DME/IRU*), ...).
17. Atļauja vadīt apmācības kursu un eksāmenu pretendentu, kas vēlas iegūt salona apkalpes locekļa apliecību saskaņā ar CC daļas noteikumiem.
18. Atļauja izdot salona apkalpes locekļa apliecības atbilstīgi CC daļas noteikumiem.
19. Persona/organizācija, kas atbild par gaisa kuģa lidojumderīguma pastāvīgu uzturēšanu un atsauce uz regulējumu, kur šie pienākumi noteikti, t. i., M daļa G apakšdaļa.
20. Šeit var norādīt citas atļaujas vai informāciju, katrai atļaujai izmantojot vienu rindu (vai vairākrindu bloku) (piemēram, īsas nosēšanās darbības, stāvas nolaišanās, helikoptera lidojumi uz sabiedrības interešu teritoriju vai no tās, helikoptera lidojumi pāri nelabvēlīgam apvidum ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, helikoptera lidojumi bez drošas piespiedu nosēšanās iespējas, palielinātu sānsveres leņķu izmantošana, maksimālais attālums no atbilstīga lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez *ETOPS* atļaujas, gaisa kuģa izmantošana nekomerciāliem lidojumiem).

EASA 139. VEIDLAPAS 1. izdevums

II PIELIKUMA III PAPILDINĀJUMS

Īpašo atļauju saraksts Nekomerciāla ekspluatācija (ievērojot atļaujas nosacījumus, kas iekļauti ekspluatācijas rokasgrāmatā vai pilota ekspluatācijas rokasgrāmatā)		
Izdevējietāde: ⁵		
Īpašo atļauju saraksts #: ⁶ Ekspluatanta nosaukums: Datums: ⁷ Paraksts:		
Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes: ⁸		
Īpaši ekspluatācijas veidi (SPO), ja tādi ir: ◆ ⁹		
Īpašās atļaujas: ¹⁰	Specifikācija ¹¹	Piezīmes
...		
...		
...		
...		
...		

EASA 140. VEIDLAPAS 1. izdevums

⁵ Norāda nosaukumu un kontaktinformāciju.

⁶ Norāda attiecīgo reģistrācijas numuru.

⁷ Īpašo atļauju izdošanas datums (dd-mm-gggg) un kompetentās iestādes pārstāvja paraksts.

⁸ Norāda Komerccaviācijas drošības grupas (CAST)/ICAO piešķirto gaisa kuģa modeļa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai īpašnieka sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*). CAST/ICAO klasifikācija pieejama: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Reģistrācijas zīmes būtu jānorāda vai nu īpašo atļauju sarakstā, vai ekspluatācijas rokasgrāmatā. Pēdējā gadījumā īpašo atļauju sarakstā jānorāda atsauce uz ekspluatācijas rokasgrāmatas attiecīgo lappusi.

⁹ Norāda darbības nozari, piemēram, lauksaimniecība, celtniecība, fotogrāfija, topogrāfija, novērošana un patrulēšana, reklāma gaisā.

¹⁰ Šajā ailē norāda visas atļautās darbības, piemēram, bīstamu kravu pārvadāšana, *LVO*, *RVSM*, *RNP*, *MNPS*, *NVIS*, *HHO*.

¹¹ Šajā ailē norāda katras atļaujas vai atļaujas veida pieļaujamākos kritērijus, piemēram, CAT II lēmuma pieņemšanas augstums un minimālais *RVR*.

II PIELIKUMA IV PAPILDINĀJUMS

Standarta ziņojuma veidlapa



Kompetentā iestāde (nosaukums)

(valsts)

Standarta ziņojums

¹ Nr.:

² Avots: SR

³ Datums:

⁴ Vieta:

⁵ (neaizpildīts)

⁶ Eksploatants:

⁷ AOC reģistrācijas numurs:

⁸ Valsts:

⁹ Maršruts: no

¹⁰ Reisa numurs:

¹¹ Maršruts: uz

¹² Reisa numurs:

¹³ Gaisa kuģa nomnieks: *

¹⁴ Gaisa kuģa nomnieka valsts:

.....

* (attiecīgā gadījumā)

¹⁵ Gaisa kuģa tips:

¹⁶ Reģistrācijas zīme:

¹⁷ Gaisa kuģa sērijas numurs:

¹⁸ Lidojumu apkalpe: licences izdevējvalsts

¹⁹ Piezīmes:

.....

.....

.....

.....

²⁰ Veiktās darbības:

.....

.....

.....

.....

.....

²¹ (neaizpildīts)

II PIELIKUMA V PAPILDINĀJUMS

Gaisa kuģa peronpārbaudes apliecinājums									
Datums:		Laiks:		Vieta:				Brīva vieta kompetentās iestādes informācijai (logotips, kontaktinformācija tālruna/faksa numuri/e-pasta adrese)	
Ekspluatants:				Valsts:		AOC Nr.:			
Maršruts no:		Reisa Nr.:		Maršruts uz:		Reisa Nr.:			
Reisa veids:		Nomnieks:		Gaisa kuģa tips:		Gaisa kuģa konfigurācija:			
Nomnieka valsts:				Reģistrācijas zīme:		Gaisa kuģa sērijas Nr.:			
Lidojumu apkalpes licences izdevējvalsts		Saņemšanas apstiprinājums ^(*)							
		Vārds, uzvārds:				Paraksts:			
Ieņemamais amats:									

Atzīme Piezīme				Atzīme Piezīme				Atzīme Piezīme			
A Pilotu kabīne				Lidojumu apkalpe				C Gaisa kuģa stāvoklis			
1.	Vispārējais stāvoklis			20.	Lidojumu apkalpes licence/sastāvs			1.	Vispārējais ārējais stāvoklis		
2.	Avārijas izeja			Borta žurnāls / tehniskais borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments				2.	Durvis un lūkas		
3.	Aprīkojums			21.	Borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments			3.	Lidojuma vadības ierīces		
Dokumenti				22.	Tehniskās apkopes apliecinājums			4.	Riteņi, riepas un bremzes		
4.	Rokasgrāmatas			23.	Ziņojums par defektiem un to novēršanu (arī tehniskais žurnāls)			5.	Šasijas, pieši / pludiņi		
5.	Kontrollpunktu saraksti			24.	Pārbaude pirmslidojuma posmā			6.	Šasijas nodalījums		
6.	Navigācijas/instrumentu kartes			B Salona drošība				7.	Dzinēji un piloni		
7.	Obligāto iekārtu saraksts			1.	Vispārējais iekšējais stāvoklis			8.	Ventilatora lāpstiņas, propelleri, rotoru (priekšējie/aizmugures)		
8.	Reģistrācijas apliecība			2.	Salona apkalpes postenis un apkalpes atpūtas zona			9.	Redzami labojumi		
9.	Trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā)			3.	Pirmās palīdzības komplekts / neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekts			10.	Redzams neizlabots bojājums		
10.	AOC vai līdzvērtīgs			4.	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti			11.	Noplūde		
11.	Radio licence			5.	Glābšanas vestes / peldierīces						
12.	Lidojumderīguma sertifikāts			6.	Drošības jostas un sēdekļu stāvoklis			D Krava			
Lidojuma dati				7.	Avārijas izejas, apgaismojums un pārnēsājami lukturi			1.	Kravas nodalījumu vispārīgs stāvoklis		
13.	Lidojuma sagatavošana			8.	Avārijas glābšanas trapi / glābšanas plosti (pēc vajadzības), avārijas radioboja			2.	Bīstamas kravas		
14.	Masas un līdzsvara aprēķins			9.	Skābekļa padeve (apkalpei un pasažieriem)			3.	Kravas izvietojums		
Drošības aprīkojums				10.	Drošības norādījumi						
15.	Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti										

II pielikums — ARO daļa

16.	Glābšanas vestes / peldierīces				11.	Salona apkalpes locekļi				E	Vispārīga informācija		
17.	Drošības siksnas				12.	Piekļuve avārijas izejām				1.	Vispārīga informācija		
18.	Skābekļa aparāti				13.	Pasažieru bagāžas izvietojums							
19.	Pārnēsājamo lukturīši				14.	Vietu skaits							

II pielikums — ARO daļa

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

EASA 136. VEIDLAPAS 1. izdevums

☐ 3.c) Par pārbaudi atbildīgās kompetentās iestādes aizliegums pacelties.....

☐ 3.b) Koriģējošas darbības pirms lidojuma

☐ 3.a) Gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi lidojumā.....

☐ 2) Informācija kompetentajai iestādei un ekspluatantam

☐ 1) Informācija gaisa kuģa kapteinim

Papildinformācija (ja ir)

Inspektora paraksts vai kods:

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

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

Pozīcijas kods	Pārbaudīts	Piezīme
A. Pilotu kabīne		
Vispārīga informācija		
1. Vispārējais stāvoklis	1. ☐	1. ☐
2. Avārijas izeja.....	2. ☐	2. ☐
3. Aprīkojums	3. ☐	3. ☐
Dokumenti		
4. Rokasgrāmatas.....	4. ☐	4. ☐
5. Kontrolsaraksti.....	5. ☐	5. ☐
6. Radionavigācijas kartes	6. ☐	6. ☐
7. Obligāto iekārtu saraksts	7. ☐	7. ☐
8. Reģistrācijas apliecība	8. ☐	8. ☐
9. Trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā).....	9. ☐	9. ☐
10. AOC vai līdzvērtīgs	10. ☐	10. ☐
11. Radio licence	11. ☐	11. ☐
12. Lidojumderīguma sertifikāts (CofA)	12. ☐	12. ☐
Lidojuma dati		
13. Lidojuma sagatavošana.....	13. ☐	13. ☐
14. Masa un līdzsvara aprēķins.....	14. ☐	14. ☐
Drošības aprīkojums		
15. Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti	15. ☐	15. ☐
16. Glābšanas vestes / peldierīce	16. ☐	16. ☐
17. Drošības siksnas.....	17. ☐	17. ☐
18. Skābekļa aparāti.....	18. ☐	18. ☐

II pielikums — ARO daļa

19. Pārnēsājamie lukturīši	19.	☐	19.	☐
Lidojumu apkalpe				
20. Lidojumu apkalpes licence/sastāvs	20.	☐	20.	☐
Borta žurnāls / tehniskais borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments				
21. Borta žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments.....	21.	☐	21.	☐
22. Tehniskās apkopes apliecinājums.....	22.	☐	22.	☐
23. Ziņojums par defektiem un to novēršanu (arī tehniskais žurnāls)	23.	☐	23.	☐
24. Pārbaude pirmslidojuma posmā.....	24.	☐	24.	☐
B. Salona drošība				
1. Vispārējais iekšējais stāvoklis	1.	☐	1.	☐
2. Salona apkalpes posteņi un apkalpes atpūtas zona	2.	☐	2.	☐
3. Pirmās palīdzības komplekts / neatliekamās medicīniskās palīdzības komplekts	3.	☐	3.	☐
4. Pārnēsājamie ugunsdzēsības aparāti	4.	☐	4.	☐
5. Glābšanas vestes / peldierīces.....	5.	☐	5.	☐
6. Drošības jostas un sēdekļu stāvoklis	6.	☐	6.	☐
7. Avārijas izejas, apgaismojums un pārnēsājamie lukturīši.....	7.	☐	7.	☐
8. Avārijas glābšanas trapi / glābšanas plosti (pēc vajadzības), avārijas radioboja...	8.	☐	8.	☐
9. Skābekļa padeve (apkalpei un pasažieriem)	9.	☐	9.	☐
10. Drošības norādījumi.....	10.	☐	10.	☐
11. Salona apkalpes locekļi	11.	☐	11.	☐
12. Piekļuve avārijas izejām.....	12.	☐	12.	☐
13. Pasažieru bagāžas izvietojums	13.	☐	13.	☐
14. Vietu skaits	14.	☐	14.	☐

Pozīcijas kods	Pārbaudīts	Piezīme
C. Gaisa kuģa stāvoklis		
1. Vispārējais ārējais stāvoklis.....	1. ☐	1. ☐
2. Durvis un lūkas.....	2. ☐	2. ☐
3. Lidojuma vadības ierīces.....	3. ☐	3. ☐
4. Riteņi, riepas un bremzes	4. ☐	4. ☐
5. Šasijas slēpes/pludiņi	5. ☐	5. ☐
6. Šasijas nodalījums... ..	6. ☐	6. ☐
7. Dzinēji un kronšteiņi	7. ☐	7. ☐
8. Ventilatora lāpstiņas, propelleri, rotoru (priekšējie/aizmugures).....	8. ☐	8. ☐
9. Redzami labojumi.....	9. ☐	9. ☐
10..... Redzams neizlabots bojājums	10. ☐	10. ☐
11. Noplūde	11. ☐	11. ☐
.....	☐	☐
D. Krava		
1. Kravas nodalījumu vispārīgs stāvoklis.....	1. ☐	1. ☐
2. Bīstamas kravas.....	2. ☐	2. ☐
3. Kravas izvietojums ..	3. ☐	3. ☐
E. Vispārīga informācija		
1. Vispārīga informācija	1. ☐	1. ☐

EASA 137. VEIDLAPAS 1. izdevums

III PIELIKUMS

ORGANIZĀCIJĀM PIEMĒROJAMĀS PRASĪBAS GAISA KUĢU EKSPLUATĀCIJAI

ORO daļa

ORO.GEN.005 Darbības joma

Šajā daļā noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantiem, kuri veic:

- a) sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālu ekspluatāciju; vai
- b) komercekspluatāciju.

GEN apakšdaļa — Vispārīgas prasības

1. sadaļa — Vispārējās prasības

ORO.GEN.105 Kompetentā iestāde

Šajā daļā noteikts, ka kompetentā iestāde, kura uzrauga ekspluatantus, kam piemēro sertifikācijas vai deklarēšanas pienākumu:

- a) attiecībā uz ekspluatantiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī, ir šīs dalībvalsts deleģēta iestāde;
- b) attiecībā uz ekspluatantiem ar galveno uzņēmējdarbības vietu trešajā valstī, ir Aģentūra.

ORO.GEN.110 Ekspluatanta pienākumi

- a) Ekspluatants nodrošina gaisa kuģa ekspluatāciju saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu, šajā daļā noteiktajām attiecīgajām prasībām, iesniegto deklarāciju vai apliecības nosacījumiem.
- b) Visos lidojumos jāievēro ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumi.
- c) Ekspluatants izveido un uztur jebkura lidojuma, ko veic saskaņā ar savu deklarāciju vai apliecību, ekspluatācijas kontroles sistēmu.
- d) Ekspluatants nodrošina sava gaisa kuģa aprīkojuma un tā apkalpes kvalifikācijas atbilstību ekspluatācijas reģiona un veida prasībām.
- e) Ekspluatants nodrošina, ka visi darbinieki, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti lidlauku vai lidojumu ekspluatācijā, ir atbilstoši instruēti, ir parādījuši spējas, pildot attiecīgos pienākumus, un apzinās savus pienākumus un šādu pienākumu saistību ar ekspluatāciju kopumā.
- f) Ekspluatants izstrādā procedūras un norādes katra tipa gaisa kuģiem, ietverot tajās lidlauku darbinieku pienākumus, kā arī apkalpes locekļu pienākumus, veicot visdažādākās darbības lidlaukos un lidojumos. Šajās procedūrās, nosaka, ka apkalpes loceklim svarīgākajos lidojuma posmos jāveic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai gaisa kuģa ekspluatēšanai.
- g) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki zina: viņiem ir jāievēro to valstu tiesību akti, noteikumi un procedūras, kurās notiek darbības, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi.

- h) Eksploatants katram gaisa kuģa tipam izstrādā kontrolsarakstu sistēmu, kas apkalpes locekļiem jāizmanto visos lidojuma posmos parastos, ārkārtas un avārijas apstākļos, tādējādi nodrošinot ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzēto ekspluatācijas procedūru ievērošanu. Izstrādājot un lietojot pārbaudes sarakstu, ņem vērā cilvēka faktora principus, kā arī gaisa kuģa ražotāja jaunāko attiecīgo dokumentāciju.
- i) Eksploatants drošai lidojuma vadībai vajadzīgās lidojuma plānošanas procedūras nosaka, ņemot vērā gaisa kuģa veiktspēju, citus ekspluatācijas ierobežojumus un gaidāmos apstākļus maršrutā un lidlaukos vai attiecīgajās darbības vietās. Šīs procedūras iekļauj ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- j) Eksploatants izveido, ievieš un uztur tehniskajās instrukcijās prasītās personāla apmācības programmas. Apmācības programmām jāatbilst darbinieku pienākumiem.

ORO.GEN.115 Pieteikšanās uz gaisa kuģa eksploatanta apliecību

- a) Eksploatanta apliecībai jāpiesakās vai tā jāgroza tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 216/2008¹² un tās īstenošanas noteikumu piemērojamās prasības.
- b) Pretendenti uz sākotnējo apliecību iesniedz kompetentajai iestādei dokumentus, kas pierāda, kā pretendenti izpildīs Regulā (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumos paredzētās prasības. Šajos dokumentos jāapraksta procedūra, kā tiks pārvaldītas izmaiņas, kam nevajag iepriekšēju apstiprinājumu, un kā par šīm izmaiņām tiks paziņots kompetentajai iestādei.

ORO.GEN.120 Līdzekļi atbilstības panākšanai

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

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

- c) Eksploatants, kura pienākums ir deklarēt savas darbības, paziņo kompetentajai iestādei par alternatīviem līdzekļiem, lai panāktu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem.

¹² Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK, OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp., Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009, OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.

ORO.GEN.125 Apstiprināšanas noteikumi un ekspluatanta tiesības

Sertificētam ekspluatantam jāievēro darbības joma un tiesības, kas noteiktas ekspluatanta apliecībai pievienotajos apstiprināšanas noteikumos.

ORO.GEN.130 Izmaiņas

- a) Par visām izmaiņām, kas attiecas uz
 - 1) apliecības darbības jomu vai ekspluatanta apstiprināšanas noteikumiem, vai
 - 2) jebkādiem ekspluatanta pārvaldības sistēmas elementiem, kā noteikts ORO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. daļā,ir jāsaņem kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums.
- b) Attiecībā uz izmaiņām, par kurām saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem ir jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums, ekspluatants kompetentajā iestādē iesniedz pieteikumu uz apstiprinājumu un kompetentā iestāde izdod apstiprinājumu. Pieteikumu iesniedz pirms šo izmaiņu veikšanas, lai kompetentā iestāde varētu izvērtēt, vai izmaiņas atbilst Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, un vajadzības gadījumā grozīt ekspluatanta sertifikātu un tam pievienotos attiecīgos apstiprināšanas noteikumus.

Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus nepieciešamos dokumentus.

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

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

ORO.GEN.135 Derīguma uzturēšana

- a) Ekspluatanta apliecība ir spēkā, kamēr:
 - 1) ekspluatants atbilst Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, ņemot vērā nosacījumus ORO.GEN.150. punktā par apiešanos ar konstatējumiem;
 - 2) saskaņā ar ORO.GEN.140. punktu kompetentajai iestādei tiek nodrošināta piekļuve ekspluatantam, lai varētu izvērtēt ekspluatanta atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu attiecīgajām prasībām;
 - 3) apliecība nav atcelta vai anulēta.
- b) Pēc anulēšanas vai atcelšanas apliecība nekavējoties jānosūta kompetentajai iestādei.

ORO.GEN.140 Piekļuve

Lai konstatētu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, ekspluatants nodrošina, lai ikvienai šeit uzskaitīto iestāžu pilnvarotai personai būtu piekļuve visām organizācijas telpām, gaisa kuģiem, dokumentiem, pierakstiem, datiem, procedūrām vai citiem materiāliem, kas saistīti ar organizācijas darbību atbilstīgi sertifikācijai vai deklarācijai, līgumiski vienojoties par to vai ne:

- a) kompetentā iestāde ORO.GEN.105. punkta izpratnē;

- b) iestāde, kas darbojas saskaņā ar ARO.GEN.300. punkta d) apakšpunkta, ARO.GEN.300. punkta e) apakšpunkta vai ARO.RAMP apakšdaļas noteikumiem.

ORO.GEN.150 Konstatējumi

Saņemot paziņojumu par konstatējumiem, ekspluatants:

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

ORO.GEN.155 Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām

Ekspluatants īsteno:

- a) visus drošības pasākumus, kurus kompetentā iestāde tam deleģējusi saskaņā ar ARO.GEN.135. punkta c) apakšpunktu;
- b) visus pienākumus saistībā ar Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju, tostarp norādījumiem attiecībā uz lidojumderīgumu un norādījumiem attiecībā uz drošības uzlabošanu.

ORO.GEN.160 Ziņošana par notikumiem

- a) Ekspluatants kompetentajai iestādei un citām ekspluatanta valsts noteiktajām organizācijām sniedz informāciju par jebkādiem nelaimes gadījumiem, būtiskiem incidentiem vai notikumiem, kā noteikts Regulā (ES) Nr. 996/2010¹³ un Direktīvā 2003/42/EK¹⁴.
- b) Neskarot a) punktu, ekspluatants kompetentajai iestādei un par gaisa kuģa konstrukciju atbildīgajai organizācijai paziņo par visiem incidentiem, nepareizu darbību, tehniskiem defektiem, tehnisko ierobežojumu pārsniegšanu un notikumiem, kas liecina par ekspluatācijas piemērotības datus ietvertu neprecīzu, nepilnīgu vai neskaidru informāciju vai par citiem nestandarta apstākļiem, kuri ir apdraudējuši vai var apdraudēt gaisa kuģa drošu ekspluatāciju un kuri nav izraisījuši starpgadījumus vai būtiskus incidentus.
- c) Neskarot Regulas (ES) Nr. 996/2010 un Direktīvas 2003/42/EK noteikumus, a) un b) punktā minētie ziņojumi jāizveido tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, un tajos jābūt visai attiecīgajai informācijai par apstākļiem, kādi zināmi ekspluatantam.
- d) Ziņojumi jāsniedz iespējami drīz, bet jebkurā gadījumā 72 stundu laikā no brīža, kad ekspluatants konstatējis konkrētos apstākļus, par kuriem tiek informēts ziņojumā, ja vien nav spēkā izņēmuma situācija, kas neļauj to izdarīt.
- e) Vajadzības gadījumā ekspluatants izstrādā papildu ziņojumu, iespējami drīz sniedzot detalizētu informāciju par šo ieplānoto rīcību, ar kuru novērst līdzīgus atgadījumus nākotnē. Ziņojums jāsatavo tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde.

¹³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 20. oktobra Regula (ES) Nr. 996/2010 par nelaimes gadījumu un incidentu izmeklēšanu un novēršanu civilajā aviācijā un ar ko atceļ Direktīvu 94/56/EK (dokuments attiecas uz EEZ), *OV L 295, 12.11.2010., 35.–50. lpp.*

¹⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2003. gada 13. jūnija Direktīva 2003/42/EK attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā, *OV L 167, 04.07.2003., 23.–36. lpp.*

2. sadaļa — Pārvaldība

ORO.GEN.200 Pārvaldības sistēma

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

ORO.GEN.205 Ar līgumu nodotās darbības

- a) Ar līgumu nodotās darbības nozīmē visas eksploatanta apstiprināšanas jomā ietilpstošās darbības, ko veic cita organizācija, kura ir sertificēta šādu darbību izpildei vai, ja tā nav sertificēta, darbojas pēc eksploatanta atļaujas. Slēdzot ārpakalpojumu vai pārdošanas līgumu par daļu no savām darbībām, eksploatants nodrošina, ka pakalpojums vai produkts, par kuru noslēgts līgums vai veikts pirkums, atbilst piemērojamām prasībām.
- b) Ja sertificēts eksploatants slēdz līgumu, lai daļu no savām darbībām uzticētu citai organizācijai, kas saskaņā ar šo daļu nav sertificēta šādu darbību veikšanai, nolīgta organizācija darbojas pēc eksploatanta apstiprinājuma. Pasūtītāja organizācija nodrošina, ka kompetentā iestāde var piekļūt nolīgtajai organizācijai, lai noteiktu pasūtītājas organizācijas atbilstību piemērojamām prasībām.

ORO.GEN.210 Prasības personālam

- a) Eksploatants norīko atbildīgo vadītāju, kas ir pilnvarots nodrošināt, lai visām darbībām būtu finansējums un tās tiktu veiktas saskaņā ar piemērojamām prasībām. Atbildīgais vadītājs atbild par efektīvas pārvaldības sistēmas izveidošanu un uzturēšanu.
- b) Eksploatants norīko personu vai personu grupu, kas gādā par eksploatanta pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām. Šī(-s) persona(-s) ir tieši pakļauta(-s) atbildīgajam vadītājam.

- c) Eksploatanta rīcībā jābūt pietiekami daudz kvalificētiem darbiniekiem, lai plānotos uzdevumus un darbības varētu veikt saskaņā ar piemērojamām prasībām.
- d) Eksploatants uztur attiecīgos dokumentus par pieredzi, kvalifikāciju un apmācību, lai pierādītu atbilstību c) punktam.
- e) Eksploatants nodrošina, ka visi tā darbinieki pārzina ar savu pienākumu izpildi saistītos noteikumus un procedūras.

ORO.GEN.215 Prasības telpām

Eksploatanta rīcībā jābūt telpām, kur visus ieplānotos uzdevumus un darbības var veikt un vadīt saskaņā ar piemērojamām prasībām.

ORO.GEN.220 Uzskaitē

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

AOC apakšdaļa — gaisa kuģa eksploatantu sertifikācija

ORO.AOC.100 Pieteikšanās gaisa kuģa eksploatanta apliecības saņemšanai

- a) Neskarot Regulas (EK) Nr. 1008/2008¹⁵ noteikumus, pirms gaisa kuģa komerceksploatācijas sākšanas eksploatants iesniedz pieteikumu, lai saņemtu kompetentās iestādes izdotu gaisa kuģa eksploatanta apliecību (AOC).
- b) Eksploatantam kompetentajai iestādei jāiesniedz šāda informācija:
 - 1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un uzņēmuma nosaukums, adrese un pasta adrese;
 - 2) ierosinātā eksploatācijas veida raksturojums, kā arī eksploatēšanai paredzētā gaisa kuģa tips(-i) un numurs;
 - 3) pārvaldības sistēmas — arī organizācijas struktūras — raksturojums;
 - 4) atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds;
 - 5) ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktā prasīto amatu kandidātu vārdi, kā arī informācija par šo personu kvalifikāciju un pieredzi; un
 - 6) ORO.MLR.100. punktā prasītās eksploatācijas rokasgrāmatas kopija.
- c) Pieteikuma iesniedzējs kompetentajai iestādei pierāda, ka:
 - 1) atbilst visām attiecīgajām Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma, šīs daļas un CAT daļas, SPO daļas un SPA daļas piemērojamām prasībām;
 - 2) visiem viņa eksploatējamiem gaisa kuģiem ir Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 noteikumiem atbilstīga lidojumderīguma apliecība (CofA); un

¹⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā Kopienā, OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

- 3) tā organizācijas un pārvaldības struktūra ir atbilstīgas un piemērotas attiecīgās darbības mērogam un jomai.

ORO.AOC.105 AOC turētāja ekspluatācijas specifikācijas un tiesības

Ekspluatanta tiesības, tostarp SPA daļā piešķirtās tiesības, norāda apliecības ekspluatācijas specifikācijās.

ORO.AOC.110 Nomas līgums

Nomāšana

- a) Neskarot Regulas (EK) Nr. 1008/2008 noteikumus, pirms jebkura nolīguma noslēgšanas par gaisa kuģa — ko izmanto saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts ekspluatants — nomu jāsaņem kompetentās iestādes atļauja.
- b) Saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts gaisa kuģa ekspluatants gaisa kuģi ar apkalpi var nomāt tikai no tāda trešās valsts ekspluatanta, kam nepiemēro Regulā (EK) Nr. 2111/2005¹⁶ noteikto darbības aizliegumu;

Nomāšana ar apkalpi

- c) Lai saņemtu atļauju nomāt trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģi ar apkalpi, ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka:
- 1) trešās valsts ekspluatants:
- i) ir derīgas AOC īpašnieks, kas izdota saskaņā ar ICAO 6. pielikumu; un
- ii) ievēro ES piemērojamās gaisa kuģu ekspluatācijas un organizāciju drošības prasības vai līdzvērtīgus standartus;
- un
- 2) gaisa kuģim ir standarta CofA, kas izdota saskaņā ar ICAO 8. pielikumu.

Iznomāšana bez apkalpes

- d) Saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts ekspluatants, kas kādu no saviem gaisa kuģiem vēlas iznomāt bez apkalpes, kompetentajai iestādei iesniedz pieteikumu atļaujas saņemšanai. Pieteikumam jāpievieno plānotā nomas līguma kopijas vai nomas noteikumu raksturojums, izņemot finansiālas vienošanās un citus saistītus dokumentus.

Iznomāšana ar apkalpi

- e) Saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts ekspluatants pirms gaisa kuģa iznomāšanas ar apkalpi par to ziņo kompetentajai iestādei.

ORO.AOC.115 Vienošanās par kodu koplietošanu

- a) Vienošanos par kodu koplietošanu, ko saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts ekspluatants paredzējis noslēgt ar trešās valsts ekspluatantu, iepriekš apstiprina kompetentā iestāde.

¹⁶

Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula(EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu, OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

- b) Lai saņemtu atļauju, ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka trešās valsts ekspluatants:
 - 1) ir derīgas AOC īpašnieks, kas izdota saskaņā ar ICAO 6. pielikumu; un
 - 2) ir izstrādājis kodu koplietošanas revīzijas programmu, kas nodrošina pārbaudes un pastāvīgas atbilstības uzraudzības sistēmu.
- c) Īstenojot b) apakšpunkta 2. daļā minēto kodu koplietošanas revīzijas programmu, ekspluatants veic sākotnējo revīziju uz vietas un vienošanās par kodu koplietošanu darbības laikā regulāri pārbauda trešās valsts ekspluatantu, lai nodrošinātu trešās valsts ekspluatanta atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā minētajām prasībām. Revīzijas uz vietas veic vienu reizi 24 mēnešos.
- d) Revīzijas, kā arī visus konstatējumus dokumentē revīzijas ziņojumā. 1. līmeņa konstatējumus novērš pirms vienošanās par kodu koplietošanu noslēgšanas vai atjaunināšanas. 2. līmeņa konstatējumus novērš 6 mēnešos pēc revīzijas. Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus revīzijas ziņojumus ar konstatējumiem un to novēršanas pasākumiem. Visi revīzijas ziņojumi jāglabā vismaz 5 gadus.
- e) Saskaņā ar šīs daļas noteikumiem sertificēts ekspluatants nepārdod un neizdod biļetes trešās valsts ekspluatanta lidojumiem, ja trešās valsts ekspluatantam piemēro Regulā (EK) Nr. 2111/2005 noteikto darbības aizliegumu.

ORO.AOC.120 Atļaujas rīkot CC daļā minēto apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības

- a) Ja ekspluatants vēlas rīkot CC daļā prasīto apmācību, tas iesniedz pieteikumu kompetentās iestādes izdotas atļaujas saņemšanai. Šajā nolūkā pieteikuma iesniedzējs pierāda atbilstību prasībām, kas CC.TRA.215. punktā un CC.TRA.220. punktā noteiktas apmācības vadīšanai un saturam, un iesniedz kompetentajai iestādei:
 - 1) plānoto darbības sākšanas datumu;
 - 2) instruktoru personas datus un informāciju par instruktoru kvalifikāciju, kas attiecas uz paredzēto apmācību;
 - 3) apmācības norises vietas(-u) nosaukumu(-s) un adresi(-es);
 - 4) plānotā aprīkojuma, mācību metožu, rokasgrāmatu un uzskates līdzekļu raksturojumu; un
 - 5) mācību kursa programmu un saistītas programmas.
- b) Ja dalībvalsts saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 8. panta 4. punktu nolemj, ka ekspluatanti drīkst izdot salona apkalpes locekļu apliecības, pieteikuma iesniedzējs papildus a) punktā minētajām prasībām:
 - 1) kompetentajai iestādei pierāda, ka:
 - i) organizācija spēj šo uzdevumu veikt un atbildēt par tā izpildi;
 - ii) darbinieki, kas pieņem eksāmenus, ir ieguvuši atbilstīgu kvalifikāciju un nav iesaistīti interešu konfliktā; un
 - 2) nodrošina procedūras un konkrētus nosacījumus, lai:
 - i) vadītu CC.TRA.220. punktā prasīto eksāmenu;
 - ii) izdotu salona apkalpes locekļu apliecības; un
 - iii) iesniegtu kompetentajai iestādei visu attiecīgo informāciju un dokumentus par izdošanai paredzētajām apliecībām un to turētājiem, lai kompetentā iestāde varētu veikt uzskaites, uzraudzības un izpildes uzdevumus.

- c) Atļaujas, kas minētas a) un b) apakšpunktā, norāda ekspluatācijas specifikācijās.

ORO.AOC.125 AOC turētāja ekspluatācijas specifikācijās norādītie gaisa kuģa nekomerciālas ekspluatācijas veidi

Gaisa kuģi, ko parasti izmanto komercekspluatācijā, AOC turētājs, neiesniedzot šajā daļā prasīto deklarāciju, var izmantot nekomerciālai ekspluatācijai, kas norādīta viņa AOC ekspluatācijas specifikācijās, ar noteikumu, ka ekspluatants:

- a) šos ekspluatācijas veidus detalizēti apraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā, iekļaujot:
- 1) norādi uz piemērojamām prasībām;
 - 2) skaidru norādi uz komercekspluatācijai un nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamo ekspluatācijas procedūru atšķirībām; un
 - 3) līdzekļus, ar kuru palīdzību nodrošina, ka visi ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pilnībā pārzina attiecīgās procedūras;
- b) kompetentajai iestādei pirms atļaujas izdošanas iesniedz a) apakšpunkta 2) punktā minēto ekspluatācijas procedūru atšķirības.

ORO.AOC.130 Lidojuma parametru uzraudzība lidmašīnām

- a) Ekspluatants izveido un uztur lidojuma parametru uzraudzības sistēmu, kas integrēta pārvaldības sistēmā, lidmašīnām, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa ir lielāka par 27 000 kg.
- b) Lidojuma parametru uzraudzības sistēma neietver soda sankcijas un nodrošina informācijas avota(-u) atbilstīgu aizsardzību.

ORO.AOC.135 Prasības personālam

- a) Saskaņā ar ORO.GEN.210. punkta b) apakšpunktu ekspluatants ieceļ amatpersonas, kas atbild par pārvaldību un uzraudzību šādās jomās:
- 1) gaisa kuģa ekspluatācija lidojumā;
 - 2) apkalpes apmācība; un
 - 3) darbības lidlaukos.
- b) *Darbinieku atbilstība un kompetence*
- 1) Ekspluatants pieņem darbā tādu darbinieku skaitu, kas ir pietiekams, lai nodrošinātu lidlauku un lidojumu ekspluatāciju.
 - 2) Visiem darbiniekiem, kas ir norīkoti vai tieši iesaistīti lidlauku vai lidojumu ekspluatācijā:
 - i) jābūt atbilstīgi apmācītiem;
 - ii) jāpierāda spēja pildīt uzticētos pienākumus; un
 - iii) jāapzinās sava atbildība un savu pienākumu nozīme kopējā ekspluatācijas procesā.
- c) *Darbinieku uzraudzība*
- 1) Ekspluatants, ņemot vērā sava uzņēmuma organizatorisko struktūru un darbinieku skaitu, ieceļ pietiekamu skaitu darbinieku, kas atbild par personāla uzraudzību.

- 2) Eksploatants nosaka uzraudzības personu pienākumus un atbildības jomas, kā arī veic citus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka šīs personas var pildīt uzraudzības pienākumu.
- 3) Lai nodrošinātu ekspluatācijas rokasgrāmatā noteikto standartu ievērošanu, apkalpes locekļu un ekspluatācijā iesaistīto darbinieku uzraudzību veic personas ar atbilstīgu pieredzi un zināšanām.

ORO.AOC.140 Prasības telpām

Saskaņā ar ORO.GEN.215. punktu ekspluatantam:

- a) jāizmanto pienācīgi apkalpošanas resursi uz zemes, lai garantētu lidojumu drošu apkalpošanu;
- b) galvenajā ekspluatācijas bāzē ir jāuztur ekspluatācijas palīgresursi, kas ir piemēroti ekspluatācijas reģionam un tipam; un
- c) jānodrošina, lai katrā ekspluatācijas bāzē pietiktu darba telpu tiem darbiniekiem, kuri veic ar lidojumu drošību saistītus pienākumus. Jāņem vērā lidlauka apkalpes, lidojumu vadībā, būtisko dokumentu glabāšanā un uzrādīšanā, kā arī lidojumu apkalpju lidojumu plānošanā iesaistīto darbinieku vajadzības.

ORO.AOC.150 Prasības dokumentācijai

- a) Eksploatants veic pasākumus, lai izstrādātu rokasgrāmatas un citus vajadzīgos dokumentus, kā arī to grozījumus.
- b) Eksploatantam jābūt gatavam nekavējoties sniegt ekspluatācijas norādījumus un citu informāciju.

DEC apakšdaļa — Deklarācija

ORO.DEC.100 Deklarācija

Ekspluatants:

- a) pirms ekspluatācijas sākšanas aizpilda veidlapu, kuras paraugs ir šīs daļas I papildinājumā, un sniedz kompetentajai iestādei visu vajadzīgo informāciju;
- b) iesniedz kompetentajai iestādei sarakstu, kur norāda alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai;
- c) nodrošina nepārtrauktu atbilstību piemērojamām prasībām un deklarācijā sniegtajai informācijai;
- d) nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei par visiem grozījumiem deklarācijā vai līdzekļu atbilstības panākšanai maiņu un, aizpildot veidlapu, kuras paraugs ir šīs daļas I papildinājumā, iesniedz grozīto deklarāciju; un
- e) ziņo kompetentajai iestādei par darbības izbeigšanu.

MLR apakšdaļa — Rokasgrāmatas, žurnāli un reģistrācijas žurnāli

ORO.MLR.100 Ekspluatācijas rokasgrāmata — vispārīgi noteikumi

- a) Ekspluatants izstrādā ekspluatācijas rokasgrāmatu (OM), ievērojot Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.b punktā noteiktās prasības.
- b) OM saturam jāatbilst šajā daļā un CAT, NCC, SPO un SPA daļā noteiktajām prasībām, un tas nedrīkst būt pretrunā gaisa kuģa ekspluatanta apliecībai (AOC) pievienotās ekspluatācijas specifikācijas nosacījumiem vai deklarācijai un — vajadzības gadījumā — īpašo atļauju sarakstam.
- c) OM daļas var izdot atsevišķi.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka ikvienam ekspluatācijā iesaistītam darbiniekam ir ērti pieejams katrs tās OM daļas eksemplārs, kas attiecas uz viņa pienākumiem.
- e) OM regulāri atjaunina. Ekspluatants visus darbiniekus iepazīstina ar grozījumiem, kas attiecas uz viņu pienākumiem.
- f) Ekspluatants katram apkalpes loceklim piešķir personīgu to OM daļu eksemplāru, kas attiecas uz viņu pienākumiem. Katrs OM vai attiecīgo daļu turētājs atjaunina tās ar grozījumiem vai labojumiem, ko veicis ekspluatants.
- g) AOC turētāju pienākumi:
 - 1) pirms plānoto grozījumu, par kuriem jāziņo saskaņā ar ORO.GEN.115. punkta b) apakšpunktu un ORO.GEN.130. punkta c) apakšpunktu, stāšanās spēkā ekspluatants tos nosūta kompetentajai iestādei; un
 - 2) ja grozījumi attiecas uz tādām procedūrām, kurās ir pozīcijas, kas jāapstiprina saskaņā ar ORO.GEN.130. punktu, šo apstiprinājumu iegūst, pirms grozījums stājas spēkā.
- h) Neskarot g) apakšpunktu, steidzamus grozījumus vai labojumus, kas vajadzīgi drošības apsvērumu dēļ, var publicēt un piemērot nekavējoties, ja ir iesniegts pieteikums attiecīgā apstiprinājuma saņemšanai.
- i) Ekspluatants veic visus kompetentās iestādes prasītos grozījumus un labojumus.
- j) Ekspluatants nodrošina, ka OM precīzi atspoguļo apstiprinātos dokumentos iekļauto informāciju un visus šādu apstiprināto dokumentu grozījumus. Šī prasība neaizliedz ekspluatantam OM iekļaut piesardzīgākus datus un procedūras.
- k) Ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki saprot valodu, kādā OM ir rakstītas daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem un atbildības jomām. Ekspluatants nodrošina, ka OM saturs ir tādā formā, lai to varētu lietot bez grūtībām un lai būtu ievēroti cilvēka faktora principi.

ORO.MLR.101 Ekspluatācijas rokasgrāmatas uzbūve — komerciāla un nekomerciāla ekspluatācija, izmantojot sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus

OM galvenā struktūra

- a) A daļa. Vispārīgi/pamata jautājumi — visas ar konkrētu tipu nesaistītas ekspluatācijas nostādnes, instrukcijas un procedūras.
- b) B daļa. Gaisa kuģa ekspluatācijas jautājumi — visas ar konkrētu tipu saistītas instrukcijas un procedūras, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai, ņemot vērā visas ekspluatanta gaisa kuģu tipu, variantu vai atsevišķu gaisa kuģu atšķirības.
- c) Vajadzības gadījumā — C daļa.

- 1) Komerčiālie aviopārvadājumi — instrukcijas un informācija, kas attiecas uz maršrutu/nozīmi/reģionu un lidlauku/darbības vietu;
 - 2) Sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālas un komerciālas ekspluatācijas īpaši veidi — uzdevumi, kā arī attiecīgajā ekspluatācijas reģionā vajadzīgās instrukcijas un informācija;
- d) D daļa. Apmācība līdz ar visām darbinieku apmācības instrukcijām, kas vajadzīgas drošai ekspluatācijai.

ORO.MLR.105 Obligāto iekārtu saraksts

- a) Obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) izstrādā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8.a punkta 3. daļā noteiktajām prasībām un pēc obligāto iekārtu pamatsaraksta (*MMEL*), kas noteikts datos par piemērotību ekspluatācijai atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 1702/2003¹⁷.
- b) Kompetentā iestāde apstiprina *MEL* un jebkurus tā grozījumus. Trešajā valstī reģistrētu sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālas ekspluatācijas gadījumā ekspluatanta *MEL* apstiprina gaisa kuģa reģistrācijas valsts.
- c) Tiklīdz tiek izdarīti grozījumi *MMEL*, ekspluatants pieņemamā termiņā atbilstīgi groza *MEL*.
- d) *MEL* papildus pozīciju sarakstam ir:
 - 1) preambula, tostarp norādes un definīcijas *MEL* lietotājiem — lidojumu apkalpēm un tehniskās apkopes darbiniekiem;
 - 2) *MMEL* jaunākie labojumi, kas pamato *MEL*, kā arī *MEL* labojumi; un
 - 3) *MEL* darbības joma, tvērums un mērķis.
- e) Ekspluatants:
 - 1) nosaka katra *MEL* minētā instrumenta, iekārtas vai funkcijas defektu novēršanas laiku; *MEL* norādītais defektu novēršanas starplaiks nedrīkst būt mazāk stingrs par *MMEL* noteikto attiecīgo defektu novēršanas laiku;
 - 2) izstrādā efektīvu defektu novēršanas programmu; un
 - 3) pēc *MEL* noteiktā defektu novēršanas laika beigām ekspluatē gaisa kuģi tikai tad, ja:
 - i) bojājums ir novērsts; vai
 - ii) defektu novēršanas starplaiks ir pagarināts atbilstīgi f) apakšpunktā noteiktajām prasībām.
- f) Kompetentā iestāde vai saskaņā ar b) apakšpunktu — vajadzības gadījumā — gaisa kuģa reģistrācijas valsts piešķir ekspluatantam vienreizēju atļauju pagarināt B, C un D kategorijas defektu novēršanas starplaikus, ja:
 - 1) defektu novēršanas starplaika pagarināšana atbilst *MMEL* noteiktajām prasībām attiecīgajam gaisa kuģa tipam;
 - 2) pagarinātais defektu novēršanas starplaiks nepārsniedz *MMEL* noteiktā defektu novēršanas laika ilgumu;

¹⁷ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju, OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp.

- 3) pagarinātais defektu novēršanas starplaiks parasti netiek izmantots, lai novērstu *MEL* uzskaitīto iekārtu bojājumus, to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;
 - 4) pagarinātā defektu novēršanas starplaika kontrolei ekspluatants ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu;
 - 5) kompetentajai iestādei tiek ziņots par visiem piemērojamā defektu novēršanas starplaika pagarinājumiem; un
 - 6) ir izstrādāts plāns, lai defektu novērstu iespējami drīz.
- g) Ekspluatants, ņemot vērā *MMEL* minētās ekspluatācijas un apkopes procedūras, izstrādā *MEL* norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras. Šīs procedūras ir iekļaujamās ekspluatācijas rokasgrāmatās vai *MEL*.
- h) Ekspluatants pēc jebkurām piemērojamām *MMEL* minēto ekspluatācijas un apkopes procedūru izmaiņām groza *MEL* norādītās ekspluatācijas un apkopes procedūras.
- i) Ja *MEL* nav noteikts citādi, ekspluatants paveic:
- 1) *MEL* minētās ekspluatācijas procedūras, ja plāno un/vai veic sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatāciju;
 - 2) *MEL* minētās tehniskās apkopes procedūras pirms sarakstā minētās bojātās iekārtas ekspluatācijas.
- j) Kompetentā iestāde vai saskaņā ar b) apakšpunktu — vajadzības gadījumā — gaisa kuģa reģistrācijas valsts, izskatot katru konkrētu gadījumu, piešķir ekspluatantam atļauju ekspluatēt gaisa kuģi ar instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, kas nedarbojas, pārsniedzot *MEL* noteiktos ierobežojumus, bet nepārsniedzot *MMEL* noteiktos ierobežojumus, ja:
- 1) attiecīgie instrumenti, iekārtas vai funkcijas ietilpst *MMEL* darbības jomā, kas noteikta datos par piemērotību ekspluatācijai atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 1702/2003;
 - 2) minēto atļauju parasti neizmanto, lai veiktu ekspluatāciju, pārsniedzot *MEL* noteiktos ierobežojumus, to izmanto tikai tādos gadījumos, kad defektu novēršana laikus nav iespējama no ekspluatanta neatkarīgu iemeslu dēļ;
 - 3) ekspluatants tā gaisa kuģa, kam piešķirta šāda atļauja, darbības pārbaudei ir izstrādājis īpašu uzdevumu un pienākumu aprakstu;
 - 4) ekspluatants ir izstrādājis plānu, lai iespējami drīz novērstu to instrumentu, iekārtu vai funkciju, kas nedarbojas, bojājumus vai nodrošinātu gaisa kuģa ekspluatāciju saskaņā ar *MEL* noteiktajiem ierobežojumiem.

ORO.MLR.110 Lidojuma žurnāls

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

ORO.MLR.115 Dokumentu glabāšana

- a) Vismaz 5 gadus glabā dokumentus, kas attiecas uz:
- 1) ORO.GEN.200. punktā minētajām darbībām; un
 - 2) ekspluatanta deklarācijā minētajām darbībām — sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālas ekspluatācijas gadījumā.

- b) 3 mēnešus glabā lidojuma sagatavošanas posmā un lidojumā izmantoto informāciju, kā arī ar to saistītus ziņojumus:
- 1) piemērojamos gadījumos — ekspluatācijas lidojuma plānu;
 - 2) paziņojumu(-s) pilotiem par maršrutu (*NOTAM*), kā arī aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentāciju, ja to ir rediģējis ekspluatants;
 - 3) masas un līdzsvara dokumentāciju;
 - 4) paziņojumu par īpašām kravām, tostarp rakstveida informāciju komandierim/kapteinim par bīstamām kravām;
 - 5) lidojuma žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu; un
 - 6) lidojumu ziņojumus ar detalizētu informāciju par jebkuru atgadījumu vai notikumu, kas kapteinim/pirmajam pilotam šķiet pietiekami svarīgs, lai par to ziņotu vai to reģistrētu.

- c) Dokumentus ar informāciju par darbiniekiem glabā norādīto laiku:

Lidojumu apkalpes locekļu licences un salona apkalpes apliecības	Kamēr ir spēkā licencē vai gaisa kuģa ekspluatanta apliecībā noteiktās lidojumu apkalpes locekļa tiesības
Salona apkalpes locekļu apmācības, pārbažu un kvalifikācijas dokumenti	3 gadus
Apkalpes locekļu neseno pieredzi apliecinoši dokumenti	15 mēnešus
Attiecīgā gadījumā — dokumenti, kas apliecina apkalpes locekļu zināšanas par maršrutu un lidlauku / uzdevumiem un reģionu.	3 gadus
Attiecīgā gadījumā — dokumenti, kas apliecina apmācību par bīstamām kravām	3 gadus
Ieraksti par pārējo obligāti apmācāmo darbinieku apmācību/kvalifikāciju	Pēdējo divu apmācību dokumentācija

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

SEC apakšdaļa — Drošība

ORO.SEC.100.A Lidojumu apkalpes kabīnes drošība

- a) Lidmašīnās, kur lidojumu apkalpes kabīnei ir durvis, tās ir aizslēdzamas, kā arī ir pieejami līdzekļi, ar kuriem salona apkalpe brīdina lidojumu apkalpi par aizdomīgām situācijām vai drošības pārkāpumiem salonā.
- b) Visās pasažieru lidmašīnās, kuras izmanto pasažieru komercpārvadājumiem un kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 45 500 kg vai maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir lielāka par 60 sēdvietām, ir apstiprinātas lidojumu apkalpes kabīnes durvis, kuras var aizslēgt un atslēgt no katras pilota darba vietas un kuru konstrukcija atbilst piemērojamām lidojumderīguma ekspluatācijas prasībām.
- c) Visās lidmašīnās, kur ir b) apakšpunkta noteikumiem atbilstīgas lidojumu apkalpes kabīnes durvis:
 - 1) šīs durvis aizver pirms dzinēju iedarbināšanas pirms pacelšanās un slēdz, kad tas jādara saskaņā ar drošības procedūru vai kad to prasa kapteinis; tās ir slēgtas līdz dzinēju izslēgšanai pēc nosēšanās, izņemot gadījumus, kad pilnvarotām personām jāieiet šajā kabīnē vai jāiziet no tās, īstenojot valsts civilās aviācijas drošības programmas; un
 - 2) ir nodrošināti līdzekļi, lai no katras pilota darba vietas varētu pārraudzīt tik lielu zonu ārpus lidojumu apkalpes kabīnes, lai būtu iespējams identificēt personas, kas lūdz atļauju ieiet lidojumu apkalpes nodalījumā, un atklāt aizdomīgu rīcību vai potenciālus draudus.

ORO.SEC.100.H Lidojumu apkalpes kabīnes drošība

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

FC apakšdaļa — Lidojumu apkalpe

ORO.FC.005 Darbības joma

- a) Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro lidojumu apkalpes apmācības, pieredzes un kvalifikācijas jomā un kas apkopotas šādās sadaļās:
 - 1) 1. sadaļā — kopīgas prasības gan sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai, gan visiem komercekspluatācijas veidiem;
 - 2) 2. sadaļā — papildu prasības gaisa kuģu komercekspluatācijai, izņemot b) apakšpunktā minētos komercekspluatācijas veidus; un
 - 3) 3. sadaļā — papildu prasības citiem komercekspluatācijas veidiem, kas nav saistīti ar komerciālajiem aviopārvadājumiem.
- b) Ekspluatanti, kas veic komerciālos aviopārvadājumus, ievēro a) apakšpunkta 1. un 3. daļā minētās prasības:
 - 1) komerciālajiem aviopārvadājumiem gaisā ar planieriem vai gaisa baloniem; vai
 - 2) pasažieru komerciālajiem aviopārvadājumiem, ko veic dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) un ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai

ekspluatācijas vietā, un kas nav ilgāki par 30 minūtēm vai ko veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā teritorijā ar:

- i) viena propellerdzinēja lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5700 kg un kurās kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām; vai
- ii) viendzinēja helikopteriem, kuros kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām.

1. sadaļa — Kopīgas prasības

ORO.FC.100 Lidojumu apkalpes sastāvs

- a) Lidojumu apkalpes sastāvs un lidojumu apkalpes locekļu skaits to attiecīgajās apkalpes darba vietās nav mazāks par gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatā vai attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumos noteikto obligāto skaitu.
- b) Ja to paredz ekspluatācijas veids, lidojumu apkalpē iekļauj papildu locekļus, bet lidojumu apkalpes locekļu skaits nekad nav mazāks par ekspluatācijas rokasgrāmatā noteikto.
- c) Visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. xxx/xxxx¹⁸ izdotas licences un apliecības, kā arī darba pienākumu veikšanai atbilstīga kvalifikācija.
- d) Lidojumu apkalpes locekli lidojumā var aizvietot cits lidojumu apkalpes loceklis ar atbilstīgu kvalifikāciju.
- e) Ekspluatants, izmantojot tādu salona apkalpes locekļu pakalpojumus, kuri strādā kā ārštata vai nepilna laika darbinieki, pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, kā arī attiecīgās FCL daļas prasības, tostarp prasības par nesenu pieredzi, kā arī ņem vērā visus pakalpojumus, ko lidojumu apkalpes loceklis veic citam ekspluatantam(-iem), īpaši nosakot:
 - 1) kopējo gaisa kuģu tipu vai variantu skaitu; un
 - 2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.

ORO.FC.105 Pirmā pilota/kapteiņa iecelšana

- a) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 8. punkta e) apakšpunktu ekspluatants no lidojumu apkalpes par pirmo pilotu (komercpārvadājumu gadījumā — kapteini) ieceļ pilotu, kas kvalificēts par gaisa kuģa kapteini saskaņā ar FCL daļas noteikumiem.
- b) Ekspluatants par pirmo pilotu/kapteini ieceļ tikai tādu pilotu, kam ir:
 - 1) ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktā obligātā pieredze;
 - 2) atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu, lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un lidojuma procedūrām (izņemot gaisa balonu ekspluatāciju); un
 - 3) ja apkalpē ir vairāki locekļi — ja otrais pilots, kas tiek paaugstināts par pirmo pilotu/kapteini, ir pabeidzis ekspluatanta rīkotu kapteiņu apmācību.
- c) Lidmašīnu un helikopteru komercekspluatācijā iesaistīts pirmais pilots/kapteinis vai pilots, kam var uzticēt gaisa kuģa vadību, iepriekš ir ieguvis atbilstīgas zināšanas par paredzēto lidojuma maršrutu, lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un lidojuma

¹⁸ Komisijas Regula (EK) Nr. No XXX/XXXX par gaisa kuģu apkalpi.

procedūrām. Zināšanas par maršrutu/reģionu un lidlauku uztur, vismaz vienu reizi 12 mēnešos veicot lidojumu attiecīgajā maršrutā, reģionā vai uz attiecīgo lidlauku.

- d) Komerciālajos aviopārvadājumos iesaistītajām B klases lidmašīnām, ar kurām lido dienā saskaņā ar VFR, c) apakšpunktu nepiemēro.

ORO.FC.110 Bortinženieris

Ja lidmašīnas konstrukcijā paredzēta īpaša darba vieta bortinženierim, lidojumu apkalpē iekļauj apkalpes locekli, kura kvalifikācija atbilst piemērojamiem valsts noteikumiem.

ORO.FC.115 Apkalpes darba optimizācijas (CRM) apmācība

- a) Lidojumu apkalpes loceklis pirms darba sākšanas apgūst saviem ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajiem pienākumiem atbilstīgu CRM.
- b) Gaisa kuģa tipam vai klasei atbilstīgas apmācības vai atkārtotas apmācības programmā, kā arī kapteiņu kursu programmā iekļauj CRM elementus.

ORO.FC.120 Pār kvalifikācija, ko rīko ekspluatants

- a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma ar lidmašīnu vai helikopteru lidojumu apkalpes loceklis beidz ekspluatanta rīkotu pār kvalifikācijas kursu, ja:
 - 1) pāreja notiek uz lidmašīnu, kurai vajadzīga jauna tipa vai klases kvalifikācijas atzīme; vai
 - 2) apkalpes loceklis stājas darbā pie cita ekspluatanta.
- b) Ekspluatanta rīkota pār kvalifikācijas kursa programmā iekļauj lidojumu apkalpes locekļu pienākumiem atbilstīgu apmācību, izmantojot gaisa kuģu iekārtas.

ORO.FC.125 Atšķirību un iepazīšanas apmācība

- a) Lidojumu apkalpes loceklis ir beidzis atšķirību vai iepazīšanās apmācību, ja tāda prasīta FCL daļā vai ja tiek mainītas ierīces vai procedūras, kur vajadzīgas papildu zināšanas par ekspluatējamās lidmašīnas tipu vai variantu.
- b) Ekspluatācijas rokasgrāmatā nosaka, kad šāda atšķirību un iepazīšanas apmācība ir vajadzīga.

ORO.FC.130 Periodiska apmācība un pārbaude

- a) Visi lidojumu apkalpes locekļi apmeklē ikgadēju periodisku mācību kursu un apmācību uz zemes, kas attiecas uz to lidmašīnas tipu un variantu, ar ko viņš/viņa veic lidojumus, tostarp apmācību darbības vietā un apmācību par visu avārijas un drošības ierīču lietošanu.
- b) Periodiski veic katra lidojumu apkalpes locekļa profesionalitātes pārbaudi, lai lidojumu apkalpes loceklis pierādītu prasmi veikt standarta, nestandarta un avārijas procedūras.

ORO.FC.135 Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa

Lidojumu apkalpes locekļi, kurus drīkst norīkot lidojumu veikšanai no jebkura pilota sēdekļa, beidz attiecīgu apmācību un kārto ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktos pārbaudījumus.

ORO.FC.140 Vairāku gaisa kuģa tipu vai variantu ekspluatācija

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

ORO.FC.145 Apmācības organizēšana

- a) Šajā apakšdaļā noteikto apmācību rīko:
 - 1) saskaņā ar apmācības programmām un ekspluatanta izstrādāto apmācības plānu ekspluatācijas rokasgrāmatā;
 - 2) atbilstīgi kvalificēti darbinieki. Darbiniekiem, kas atbild par mācību lidojumiem un apmācību ar lidojumu simulācijas trenāžiem, jāatbilst FCL daļā noteiktajām kvalifikācijas prasībām.
- b) Ekspluatants, gatavojot apmācības programmas un plānus, ņem vērā atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 1702/2003 izstrādātos standartus, kas nosaka attiecīgā tipa piemērotību ekspluatācijai.
- c) Apmācības un pārbaudījumu programmas, kā arī apmācības plānus un lidojumu simulācijas individuālo trenāžieru iekārtu (*FSTD*) izmantošanu komerc ekspluatācijas jomā apstiprina kompetentā iestāde.
- d) *FSTD*, ciktāl tas praktiski iespējams, ir identisks ekspluatanta gaisa kuģim. Vajadzības gadījumā *FSTD* un gaisa kuģa atšķirības apraksta un uz tām norāda instruktāžas vai apmācības laikā.
- e) Ekspluatants izveido sistēmu, ar kuru atbilstīgi uzraudzīt *FSTD* izmaiņas un nodrošināt, ka šīs izmaiņas neietekmē apmācības programmu piemērotību.

2. sadaļa — Papildprasības komerciālajiem aviopārvadājumiem

ORO.FC.200 Lidojumu apkalpes sastāvs

- a) Katrā lidojumu apkalpē drīkst būt tikai viens lidojumu apkalpes loceklis ar nepietiekamu pieredzi.
- b) Komandieris lidojuma vadību var uzticēt citam pilotam, kura kvalifikācija atbilst FCL daļas prasībām, ja ir izpildītas ORO.FC.105. punkta b) apakšpunkta 1. un 2. daļā, kā arī c) apakšpunktā noteiktās prasības.
- c) Īpašas prasības gaisa kuģa ekspluatācijai saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*) vai naktī.
 - 1) Visu turbopropelleru lidmašīnu ar maksimālo apstiprināto pasažieru sēdvietu konfigurāciju (*MOPSC*) vairāk par deviņām sēdvietām un visu turboreaktīvo lidmašīnu lidojumu apkalpē jābūt vismaz diviem pilotiem.
 - 2) Lidmašīnu, kas nav minētas c) apakšpunkta 1. daļā, apkalpē jābūt vismaz diviem pilotiem; gadījumos, kad ir izpildītas ORO.FC.202. punktā minētās prasības, lidojumus drīkst veikt viens pilots.

- d) Īpašas prasības helikopteru ekspluatācijai.
- 1) Veicot lidojumus ar helikopteriem, kuru maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija (*MOPSC*) ir vairāk par 19 sēdvietām, vai veicot lidojumus ar helikopteriem, kuru *MOPSC* ir vairāk par 9 sēdvietām, un saskaņā ar *IFR*:
 - i) lidojumu apkalpē jābūt vismaz diviem pilotiem; un
 - ii) kapteinim jābūt aviolīniju transporta (helikoptera) pilota apliecībai (*ATPL(H)*) ar *FCL* daļas noteikumiem atbilstīgu instrumentu novērtējumu.
 - 2) Lidojumus saskaņā ar *IFR* vai naktī, kuri nav minēti d) apakšpunkta 1. daļā, drīkst veikt viens pilots, nodrošinot *ORO.FC.202.* punktā minēto prasību izpildi.

ORO.FC.A.201 Lidojumu apkalpes locekļu aizvietošana lidojumā

- a) Kapteinis lidojuma vadīšanu var deleģēt:
- 1) citam kvalificētam kapteinim; vai
 - 2) lidojumos augstāk par lidojuma līmeni (*FL*) 200 — pilotam, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:
 - i) *ATPL*;
 - ii) pārkvalifikācija un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība, kā noteikts *ORO.FC.220*;
 - iii) visi periodiskās apmācības kursi un pārbaudes, kā noteikts *ORO.FC.230* un *ORO.FC.240*; un
 - iv) maršruta/reģiona un lidlauka kompetences kvalifikācija saskaņā ar *ORO.FC.105*.
- b) Otro pilotu var aizvietot:
- 1) cits pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju;
 - 2) veicot lidojumus augstāk par *FL* 200, kreisēšanas lidojumā aizvietojošais otrais pilots, kura kvalifikācija atbilst šādām obligātajām prasībām:
 - i) derīga komercpilota apliecība (*CPL*) ar instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīmi;
 - ii) pārkvalifikācija un pārbaudes, tostarp tipa kvalifikācijas apmācība saskaņā ar *ORO.FC.220.* punktā noteiktajām prasībām, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai;
 - iii) periodiskā apmācība un pārbaudes, kā noteikts *ORO.FC.230*, izņemot prasības pacelšanās un nosēšanās apmācībai.
- c) Bortinženieri lidojumā var aizstāt saskaņā ar piemērojamiem valsts noteikumiem lidojumu apkalpes loceklis ar atbilstīgu kvalifikāciju.

ORO.FC.202 Ekspluatācija ar viena pilota apkalpi saskaņā ar *IFR* vai naktī

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

- a) Ekspluatants ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļauj pilotu pārkvalifikācijas un periodiskās apmācības programmu, kur ir papildu prasības ekspluatācijai ar viena pilota apkalpi. Proti, pilotam ir bijusi apmācība par šādām ekspluatanta procedūrām:
- 1) dzinēju ekspluatācija un rīcība avārijas situācijās;

- 2) standarta, nestandarta un avārijas situāciju kontrolesarakstu lietošana;
 - 3) gaisa satiksmes kontroles (ATC) radiosakari;
 - 4) izlidošanas un nolaišanās procedūras;
 - 5) autopilota lietošana (piemērojamos gadījumos);
 - 6) vienkāršotas lidojuma dokumentācijas lietošana;
 - 7) vienpilota lidojumu apkalpes darba organizācija.
- b) ORO.FC.230. punktā prasītās periodiskās pārbaudes viena pilota apkalpe veic ekspluatācijai raksturīgā vidē, atbilstīgi lidmašīnas tipam vai klasei.
- c) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu saskaņā ar *IFR*:
- 1) attiecīgā tipa vai klases lidmašīnā saskaņā ar *IFR* ir lidojis vismaz 50 stundas, no tām vismaz 10 stundas kā komandieris; un
 - 2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu veicis:
 - i) piecus lidojumus saskaņā ar *IFR*, tostarp trīs instrumentālas nolaišanās manevrus, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai
 - ii) nokārtojis *IFR* instrumentālas nolaišanās pārbaudi.
- d) Pilots, kas veic lidojumus ar lidmašīnu naktī:
- 1) naktī lidojis vismaz 15 stundas, kuras var iekļaut c) apakšpunkta 1. daļā paredzēto 50 lidojuma stundu skaitā, kas lidotas saskaņā ar *IFR*; un
 - 2) iepriekšējo 90 dienu laikā ar attiecīgā tipa vai klases lidmašīnu:
 - i) veicis trīs pacelšanās un nosēšanās manevrus naktī, pildot vienpilota apkalpes pienākumus; vai
 - ii) nokārtojis pacelšanās un nosēšanās pārbaudi naktī.
- e) Pilots, kas veic lidojumus ar helikopteru saskaņā ar *IFR*:
- 1) saskaņā ar *IFR* kopumā lidojis 25 stundas attiecīgajā ekspluatācijas vidē; un
 - 2) konkrēta tipa helikopterā, ar ko vienam pilotam atļauts lidot saskaņā ar *IFR*, pildot vienpilota apkalpes pienākumus, lidojis 25 stundas, no kurām 10 stundas drīkst būt uzraudzīta lidojuma stundas, tostarp saskaņā ar *IFR* veikti uzraudzīti lidojumi reisa apstākļos piecos posmos, izmantojot vienpilota procedūras; un
 - 3) iepriekšējo 90 dienu laikā:
 - i) pildot vienpilota apkalpes pienākumus, šim nolūkam apstiprinātā helikopterā veicis piecus lidojumus saskaņā ar *IFR*, tostarp trīs instrumentālas nolaišanās manevrus; vai
 - ii) pildot attiecīgā helikoptera tipa vienpilota apkalpes pienākumus, lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtā (*FTD*) vai pilnīgā lidojumu trenāžierī (*FFS*) nokārtojis saskaņā ar *IFR* veiktu instrumentālas nolaišanās manevru pārbaudi.

ORO.FC.205 Kapteiņu kursi

- (a) Lidmašīnu un helikopteru kapteiņu kursu programmā ir vismaz šādi elementi:
- 1) apmācība *FSTD*, tostarp apmācība lidojumam reisa apstākļos, (*LOFT*) un/vai mācību lidojumi;
 - 2) ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude, pildot kapteiņa pienākumus;
 - 3) kapteiņa pienākumu apgūšana;
 - 4) mācības uzraudzītā lidojumā reisa apstākļos kapteiņa statusā, lidojot vismaz:

- i) 10 maršruta posmus lidmašīnā; un
- ii) helikoptera gadījumā — 10 stundas, tostarp 10 maršruta posmus;
- 5) kapteiņa pārbaudes nokārtošana lidojumā reisa apstākļos un atbilstīgu zināšanu par paredzētā lidojuma maršrutu vai reģionu un lidlaukiem, tostarp rezerves lidlaukiem, iekārtām un procedūrām, pierādīšana; un
- 6) apkalpes darba optimizācijas mācības.

ORO.FC.215 Apkalpes darba optimizācijas (CRM) pamatapmācība, ko rīko ekspluatants

- a) Pirms pastāvīga reisa lidojuma lidojumu apkalpes loceklis apgūst CRM pamatapmācību.
- b) CRM pamatapmācību vada vismaz viens CRM pasniedzējs ar atbilstīgu kvalifikāciju, kam konkrētās jomās var palīdzēt attiecīgi speciālisti.
- c) Ja lidojumu apkalpes loceklis iepriekš nav beidzis ATPL saņemšanai vajadzīgo teorētisko apmācību par cilvēka faktoriem, tad pirms CRM pamatapmācības (vai apvienojot ar to) viņš/viņa apgūst ekspluatanta rīkotu teorētisku kursu, kura pamatā ir cilvēka spējām un ierobežojumiem veltīta ATPL mācību programma, kā noteikts FCL daļā.

ORO.FC.220 Pār kvalifikācija un pārbaudes, ko rīko ekspluatants

- a) CRM apmācību iekļauj ekspluatanta rīkotajā pār kvalifikācijas kursā.
- b) Ja lidojumu apkalpes loceklis ir sācis apgūt ekspluatanta rīkotu pār kvalifikācijas kursu, viņu līdz šā kursa beigām vai pārtraukšanai nedrīkst norīkot lidojumu apkalpes locekļa pienākumu veikšanai cita tipa vai klases gaisa kuģos. Apkalpes locekļus, kas lido tikai ar B klases lidmašīnām, pār kvalifikācijas kursa laikā drīkst norīkot lidojumos ar cita tipa B klases lidmašīnām tādā mērā, lai būtu iespējams nodrošināt lidmašīnas ekspluatāciju.
- c) Lidojumu apkalpes loceklim vajadzīgo ekspluatanta rīkoto pār kvalifikācijas kursa apjomu nosaka, ņemot vērā ekspluatācijas rokasgrāmatā norādītās kvalifikācijas un pieredzes prasības, kā arī ņemot vērā viņa/viņas iepriekšējo sagatavotību un pieredzi.
- d) Lidojumu apkalpes loceklis:
 - 1) pirms uzraudzīta reisa lidojuma (LIFUS) veic ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi un apmācību avārijas un drošības ierīču lietošanā, kā arī kārto pārbaudījumus; un
 - 2) pēc uzraudzīta reisa lidojumu beigšanas veic pārbaudi lidojumā reisa apstākļos. B klases lidmašīnām LIFUS var veikt ar jebkuru atbilstīgās klases lidmašīnu.
- e) Lidmašīnu piloti, kam tipa kvalifikācija piešķirta bez lidojumu prakses (ZFTT) apmācības:
 - 1) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes vai ekspluatanta rīkotas atbilstīgas apmācības veic uzraudzītu lidojumu reisa apstākļos; šīs apmācības saturu apraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā;
 - 2) vēlākais 21 dienu pēc prasmes pārbaudes FSTD veic sešas pacelšanās un nosēšanās, ko uzrauga lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors (TRI(A)) otra pilota sēdvietā. Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos par piemērotību ekspluatācijai paredzētas atlaides. Ja 21 dienas laikā minētā pacelšanās un nosēšanās nav veikta, ekspluatants nodrošina apmācību zināšanu atjaunināšanai. Šīs apmācības saturu apraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā;

- 3) pirmās četras *LIFUS* pacelšanās un nosēšanās veic lidmašīnā, kur otra pilota sēdvietā ir lidmašīnas tipa kvalifikācijas instruktors (*TRI(A)*). Pacelšanās un nolaišanās manevru skaitu var samazināt, ja saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 noteiktajos datos par piemērotību ekspluatācijai paredzētas atlaides.

ORO.FC.230 Periodiska apmācība un pārbaudes

- a) Visiem lidojumu apkalpes locekļiem ir periodiska apmācība un pārbaudes, kas attiecas uz to gaisa kuģa tipu vai variantu, ar ko lidojumu apkalpes loceklis veic lidojumus.
- b) *Ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude*
 - 1) Ekspluatants, komplektējot lidojumu apkalpi, parasti pārbauda katra lidojumu apkalpes locekļa kvalifikāciju, lai pierādītu prasmi standarta, nestandarta un avārijas procedūru veikšanā.
 - 2) Ja lidojumu apkalpes loceklim ekspluatācija būs jāveic saskaņā ar *IFR*, kvalifikācijas pārbaude norit bez ārējiem vizuāliem orientieriem.
 - 3) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 6 kalendāra mēnešus. Ja B klases lidmašīnu ekspluatācija saskaņā ar *VFR* notiek dienā, sezonā, kas nav ilgāka par 8 secīgiem mēnešiem, ir pietiekami, ja ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi kārto vienu reizi. Kvalifikācijas pārbaude norisinās pirms komerciālu aviopārvadājumu sākuma.
 - 4) Lidojumu apkalpes locekļiem, kuri veic lidojumus ar helikopteriem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi var rīkot tikai vienā attiecīgā tipa helikopterā. Ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi ikreiz rīko ar to helikoptera tipu, kas nesen izmantots kvalifikācijas pārbaudē. Attiecīgos helikopteru tipus, ko var izmantot ekspluatanta rīkotajās kvalifikācijas pārbaudēs, norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.
 - 5) Neskarot ORO.FC.145. punkta a) apakšpunkta 2. daļu, apkalpes locekļu, kuri veic lidojumus ar helikopteriem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, kā arī ar B klases lidmašīnām, pārbaudi drīkst vadīt ekspluatanta norīkots kapteinis ar atbilstīgu kvalifikāciju, kas apguvis *CRM* koncepciju un *CRM* prasmju vērtēšanu. Ekspluatants kompetento iestādi informē par ieceltajām personām.
- c) *Pārbaude reisa apstākļos*
 - 1) Katrs lidojumu apkalpes loceklis tiek pārbaudīts lidmašīnā reisa apstākļos, lai pierādītu prasmi darboties parastā reisa lidojumā atbilstīgi ekspluatācijas rokasgrāmatas prasībām. Pārbaude reisa apstākļos ir derīga 12 kalendāra mēnešus.
 - 2) Neskarot ORO.FC.145. punkta a) apakšpunkta 2. daļu, pārbaudi reisa apstākļos drīkst vadīt ekspluatanta norīkots kapteinis ar atbilstīgu kvalifikāciju, kas apguvis *CRM* koncepciju un *CRM* prasmju vērtēšanu.
- (d) *Avārijas un drošības ierīču lietošanas apmācība un pārbaudes*

Visi lidojumu apkalpes locekļi apgūst visu lidmašīnas avārijas un drošības ierīču izvietojumu un lietošanu un kārto pārbaudījumu. Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaude ir derīga 12 kalendāra mēnešus.
- e) *CRM apmācība*
 - 1) *CRM* apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.

- 2) Katrs lidmašīnas apkalpes loceklis apgūst īpašu modulāru CRM apmācības kursu. Visas galvenās CRM apmācības kursa tēmas iespējami vienmērīgi tiek apgūtas modulārās apmācības nodarbībās ik trīs gadu periodā.
- f) Katrs lidmašīnas apkalpes loceklis vismaz reizi 12 kalendāra mēnešos apgūst apmācību uz zemes, kā arī lidojumos — FSTD vai lidmašīnā — vai apvienotu apmācību FSTD un lidmašīnā.
- g) Derīguma termiņi, kas minēti b) apakšpunkta 3. daļā, kā arī c) un d) apakšpunktā, sākas pēc tā mēneša beigām, kad pārbaude notikusi.
- h) Ja šī apmācība vai pārbaudes notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.

ORO.FC.235 Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa

- a) Kapteiņi, kas lidmašīnu vada no jebkura pilota sēdekļa un pilda otrā pilota pienākumus, vai kapteiņi, kas vada apmācību vai pārbaudi, apgūst papildapmācības kursu un nokārto pārbaudi saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumiem. Šī pārbaude var notikt kopā ar ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā prasīto kvalifikācijas pārbaudi, ko rīko ekspluatants.
- b) Papildapmācībā un pārbaudē ir vismaz:
 - 1) dzinēja atteice pacelšanās laikā;
 - 2) nolaišanās un riņķošana, vienam dzinējam nedarbojoties; un
 - 3) nosēšanās, vienam dzinējam nedarbojoties.
- c) Helikopteru kapteiņu kvalifikāciju pārbauda, līdztekus pārbaudot arī helikoptera vadīšanu kā kreisās, tā labās puses sēdekļi; ja tipa kvalifikācijas pārbaudi apvieno ar ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaudi, kapteinis apmācības kursu apgūst un pārbaudījumu kārtā sēdekļi, kurā viņš/viņa parasti vada helikopteru.
- d) Ja manevrus ar dzinēja atteici veic gaisa kuģī, dzinēja atteici imitē.
- e) Arī ORO.FC.230. punktā prasītajām vadīšanas pārbaudēm otrā pilota sēdekļi jābūt derīgām un tādām, kas ir spēkā.
- f) Pilots, kas aizvieto kapteini, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotām kvalifikācijas pārbaudēm ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām viņš/viņa parasti neatbild. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdekļi.
- g) Pilots, kas nav kapteinis, līdztekus ORO.FC.230. punkta b) apakšpunktā paredzētajām ekspluatanta rīkotām kvalifikācijas pārbaudēm ir pierādījis prasmi veikt vingrinājumus un procedūras, par kurām parasti atbild kapteinis, uzraugot pilotu darbu. Ja atšķirības starp kreiso un labo sēdekli nav būtiskas, šo prasmi var pierādīt jebkurā sēdekļi.

ORO.FC.240 Vairāku gaisa kuģa tipu vai variantu ekspluatācija

- a) Ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajās un kompetentās iestādes apstiprinātajās procedūrās vai ekspluatācijas ierobežojumos, ekspluatējot vairāk par vienu gaisa kuģa tipu vai variantu, ir:
 - 1) lidojumu apkalpes locekļa obligātā pieredze;
 - 2) obligātā pieredze lidojumos ar viena tipa vai variantā gaisa kuģi, kas vajadzīga, lai sāktu apmācību ar citu gaisa kuģa tipu vai variantu un tā ekspluatāciju;

- 3) process, kādā vienam gaisa kuģa tipam vai variantam kvalificētu lidojumu apkalpi apmāca un pārkvalificē citam lidmašīnas tipam vai variantam; un
 - 4) visas katram tipam vai variantam piemērojamās nesenās pieredzes prasības.
- b) Ja lidojumu apkalpes loceklis vada gan helikopterus, gan lidmašīnas, šis lidojumu apkalpes loceklis drīkst ekspluatēt tikai viena tipa helikopteru un viena tipa lidmašīnu.
- c) Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vienmēr vada tikai viens pilots un ar kurām lido dienā saskaņā ar VFR, a) apakšpunktu nepiemēro. Virzuļdzinēju B klases lidmašīnām, kuras vada tikai viens pilots, b) apakšpunktu nepiemēro.

ORO.FC.A.245 Alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma

- a) Lidmašīnas ekspluatants, kam ir atbilstīga pieredze, vienu vai vairākas lidojumu apkalpes apmācības un pārbaudījumu prasības var aizstāt ar alternatīvu apmācības un kvalifikācijas programmu (*ATQP*), ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kur ir:
- 1) SPA.LVO.120. punktā minētās prasības par lidojumu apkalpes locekļu apmācību un kvalifikāciju;
 - 2) pārkvalifikācija un pārbaudes;
 - 3) atšķirību un iepazīšanas apmācība;
 - 4) kapteiņu kursi;
 - 5) periodiska apmācība un pārbaudes;
 - 6) vairāku lidmašīnu tipu vai variantu ekspluatācija.
- b) *ATQP* iekļauj tādu apmācību un pārbaudes, kas nodrošina un uztur vismaz tādu pašu kvalifikācijas līmeni, kas sasniegts atbilstīgi ORO.FC.220 un ORO.FC.230 noteikumiem. Lai kompetentā iestāde apstiprinātu *ATQP*, vispirms jāpierāda lidojumu apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmenis.
- c) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu *ATQP* apstiprināšanai, kompetentajai iestādei iesniedz īstenošanas plānu, kur apraksta arī paredzamo lidojumu apkalpes apmācības un kvalifikācijas līmeni.
- d) Papildus ORO.FC.230 un FCL.060 prasītajām pārbaudēm: *FSTD* trenāžierī vērtē arī katra lidojumu apkalpes locekļa darbību reisa apstākļos (*LOE*). *LOE* ir derīgs 12 kalendāra mēnešus. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja *LOE* notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
- e) Pēc apstiprinātās *ATQP* divu gadu darbības ekspluatants ar kompetentās iestādes atļauju ORO.FC.230. punktā noteikto pārbažu derīguma termiņu drīkst pagarināt šādi.
- 1) Ekspluatanta rīkoto kvalifikācijas pārbaudi — līdz 12 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 3 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
 - 2) Pārbaudi reisa apstākļos — līdz 24 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 6 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.
 - 3) Avārijas un drošības ierīču lietošanas pārbaudi — līdz 24 kalendāra mēnešiem. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja šī

pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 6 mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.

ORO.FC.A.250 Kapteiņi ar CPL(A)

- a) Lidmašīnu *CPL(A)* īpašnieks komerciālos aviopārvadājumus vienpilota lidmašīnas kapteiņa statusā veic tikai tad, ja:
- 1) veicot pasažieru pārvadājumus saskaņā ar *VFR* tālāk par 50 jūras jūdžu (90 km) rādus no izlidošanas lidlauka, viņš/viņa ir lidojis vismaz 500 stundas vai viņam/viņai ir derīga instrumentālo lidojumu kvalifikācijas atzīme; vai
 - 2) veicot lidojumus ar daudzdzinēju lidmašīnu saskaņā ar *IFR*, viņš/viņa ir lidojis vismaz 700 stundas, tostarp 400 stundas pirmā pilota statusā. Šo stundu skaitā jābūt 100 *IFR* lidojumu stundām un 40 stundām — ar daudzdzinēju lidmašīnu. 400 lidojuma stundas pirmā pilota statusā var aizstāt ar lidojuma laiku otrā pilota statusā, veicot lidojumus atbilstīgi ekspluatācijas rokasgrāmatai izveidotā vairāku pilotu lidojumu apkalpes sistēmā, divas stundas otrā pilota lidojumu laika pielīdzinot vienai stundai pirmā pilota lidojumu laika.
 - 3) B klases lidmašīnām, ar kurām lido dienā saskaņā ar *VFR*, a) apakšpunkta 1. daļu nepiemēro.

ORO.FC.H.250 Kapteiņi ar CPL(H)

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

3. sadaļa — Papildu prasības gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai un komercekspluatācijai saskaņā ar ORO.FC.005. punkta b) apakšpunktu

ORO.FC.330 Periodiska apmācība un pārbaudes — kvalifikācijas pārbaude, ko rīko ekspluatants

- a) Ekspluatants pārbauda katra lidojumu apkalpes locekļa kvalifikāciju, lai pierādītu viņa/viņas prasmi veikt standarta, nestandarta un avārijas procedūras, ietverot aspektus, kas saistīti ar ekspluatācijas rokasgrāmatā aprakstītiem konkrētiem uzdevumiem.
- b) Īpašu uzmanību pievērš ekspluatācijai saskaņā ar *IFR* vai naktī.
- c) Ekspluatanta rīkotā kvalifikācijas pārbaude ir derīga 12 kalendāra mēnešus. Derīguma termiņš sākas pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude. Ja ekspluatants kvalifikācijas

pārbaudi veic derīguma termiņa pēdējos trīs mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.

CC apakšdaļa — Pasažieru salona apkalpe

ORO.CC.005 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, ekspluatējot gaisa kuģi ar pasažieru salona apkalpi, un kas apkopotas šādās sadaļās:

- a) 1. sadaļā — kopējas prasības, ko piemēro sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai un komercekspluatācijai, un
- b) 2. sadaļā — papildu prasības komercekspluatācijai, ko piemēro tikai komerciālajiem aviopārvadājumiem.

1. sadaļa — Kopīgas prasības

ORO.CC.100 Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs

- a) Salona apkalpes locekļu skaitu nosaka saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.a punktu, ņemot vērā ekspluatācijas īpatnības vai attiecīgā plānotā lidojuma apstākļus. Ekspluatējot gaisa kuģi, kura *MOPSC* ir lielāka par 19 sēdvietām, un pārvadājot vienu vai vairākus pasažierus, apkalpē jābūt vismaz vienam salona apkalpes loceklim.
- b) Minimālais salona apkalpes locekļu skaits ir lielākais no šiem:
 - 1) salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts evakuācijas demonstrācijā vai attiecīgā ekspluatācijai paredzētā gaisa kuģa salona konfigurācijas analīzē saskaņā ar piemērojamām apstiprinājuma specifikācijām; vai
 - 2) viens salona apkalpes loceklis uz katrām 50 vai daļas no 50 pasažieru sēdvietām, kas uzstādītas ekspluatācijai paredzētās lidmašīnas vienā klājā.
- c) Ja lidojumā ir norīkots vairāk nekā viens salona apkalpes loceklis, ekspluatants norīko vienu salona apkalpes locekli, kas atbild pirmajam pilotam/kapteīnim.

ORO.CC.110 Nosacījumi norīkošanai darbā

- a) Par gaisa kuģa salona apkalpes locekļiem var norīkot tikai tādas personas, kas:
 - 1) ir sasniegušas vismaz 18 gadu vecumu;
 - 2) saskaņā ar MED daļā noteiktajām piemērojamām prasībām veiktā medicīniskā apskatē atzītas par fiziski un garīgi veselām, lai droši spētu veikt darba uzdevumus un pienākumus; un
 - 3) ir sekmīgi apguvušas visus šajā apakšdaļā prasītos apmācības kursus, nokārtojušas pārbaudījumus un spēj veikt savus pienākumus atbilstīgi ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzētajām procedūrām.
- b) Pirms tādu salona apkalpes locekļu pakalpojumu izmantošanas, kuri strādā kā ārstata vai nepilna laika darbinieki, ekspluatants pārliecinās, ka tiek ievērotas visas šajā apakšdaļā noteiktās prasības, ņemot vērā visus pakalpojumus, ko lidojumu apkalpes loceklis veic citam ekspluatantam(-iem), lai konkrēti noteiktu:
 - 1) ekspluatējamo gaisa kuģu tipu vai variantu kopējo skaitu; un

- 2) piemērojamos lidojumu un darba laika ierobežojumus un atpūtas prasības.
- c) Pasažieriem skaidri norāda kā ekspluatācijā iesaistītos salona apkalpes locekļus, tā viņu pienākumus pasažieru drošības nodrošināšanā un lidojuma laikā.

ORO.CC.115 Apmācības kursu vadīšana un attiecīgās pārbaudes

- a) Ekspluatants katram apmācības kursam izstrādā detalizētu programmu un apmācības plānu, ņemot vērā šajā apakšdaļā un — vajadzības gadījumā — CC daļā noteiktās piemērojamās prasības, lai raksturotu salona apkalpes locekļu uzdevumus un pienākumus.
- b) Katrā apmācības kursā ir teorētiskā un praktiskā apmācība līdz ar katrai tēmai atbilstīgu individuālu vai kopēju praksi, lai katram salona apkalpes loceklim nodrošinātu un uzturētu šīs apakšdaļas prasībām atbilstīgu kvalifikācijas līmeni.
- c) Katru apmācības kursu vada:
 - 1) strukturēti un atbilstīgi reālajai situācijai; un
 - 2) darbinieki ar apmācības priekšmetiem atbilstīgu kvalifikāciju.
- d) Šajā sadaļā prasītās apmācības laikā vai pēc tās, izņemot apkalpes darba optimizācijas (CRM) apmācību, pārbauda katra salona apkalpes locekļa zināšanas visās attiecīgās apmācības programmas tēmās. Darbinieki ar atbilstīgu kvalifikāciju veic pārbaudes, lai pārliecinātos, vai salona apkalpes loceklis ir ieguvis un/vai saglabājis vajadzīgo kvalifikācijas līmeni.
- e) CRM apmācības kursus vai vajadzības gadījumā CRM moduļu apmācību vada salona apkalpes CRM instruktors. Ja CRM apmācības elementus iekļauj citos apmācībasursos, salona apkalpes CRM instruktors izstrādā apmācības plānu un tā īstenošanas pasākumus.

ORO.CC.120 Pamatapmācības kurss

- a) Katrs salona apkalpes loceklis, kam, stājoties darbā, nav derīgas salona apkalpes locekļa apliecības, kas izdota saskaņā ar CC daļas noteikumiem:
 - 1) apgūst CC.TRA.220. punktā noteikto pamatapmācības kursu; un
 - 2) pirms pārejo šajā apakšdaļā prasīto apmācības kursu sākšanas sekmīgi nokārto attiecīgo pārbaudījumu.
- b) Pamatapmācības programmas elementus var apvienot ar pirmā gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācību un ekspluatanta rīkotu pārkvalifikāciju, ievērojot CC.TRA.220. punktā noteiktās prasības un visus šos apmācības elementus reģistrējot kā pamatapmācības kursa elementus attiecīgā salona apkalpes locekļa apmācības dokumentācijā.

ORO.CC.125 Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants

- a) Katrs salona apkalpes loceklis apgūst konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācības kursu un ekspluatanta rīkotu pārkvalifikācijas kursu un nokārto attiecīgu pārbaudījumu, pirms:
 - 1) ekspluatants viņu norīko darbā par salona apkalpes locekli; vai
 - 2) ekspluatants viņu norīko darbā cita tipa gaisa kuģī.
- b) Ekspluatants, izstrādājot apmācības programmas un apmācības plānus konkrētam gaisa kuģa tipam un pārkvalifikācijai, ņem vērā atbilstīgi Komisijas Regulai (EK)

Nr. 1702/2003 izstrādātos pieejamos standartus, kas nosaka konkrētā gaisa kuģa tipa piemērotību ekspluatācijai.

- c) Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgā apmācības programmā ir:
- 1) apmācība un praktiskās nodarbības attiecīgā trenāžierī vai gaisa kuģī; un
 - 2) vismaz šādi konkrētam gaisa kuģa tipam raksturīgi elementi:
 - i) gaisa kuģa raksturojums attiecībā uz salona apkalpes uzdevumiem;
 - ii) visas gaisa kuģa drošības ierīces un sistēmas, kas saistītas ar salona apkalpes uzdevumiem;
 - iii) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju darbība un faktiska atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;
 - iv) pārējo izeju, tostarp lidojumu apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrācija;
 - v) uguns un dūmu aizsardzības ierīces, ja tādas ir uzstādītas;
 - vi) avārijas trapa lietošanas apmācība, ja tāds ir uzstādīts; un
 - vii) sēdekļu, ierobežotājsistēmu un skābekļa padeves sistēmas aprīkojuma ekspluatācija pilota darbnespējas gadījumā.
- d) Katram ekspluatējamam gaisa kuģa tipam atbilstīgas ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas programmā ir:
- 1) apmācība un praktiskās nodarbības atbilstīgā trenāžierī vai gaisa kuģī;
 - 2) ekspluatanta standarta procedūru apmācība, ko rīko salona apkalpes locekļiem, kas pirmo reizi stājas darbā pie ekspluatanta; un
 - 3) vismaz šādi konkrēta ekspluatanta attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas vajadzībām atbilstīgi apmācības elementi:
 - i) salona konfigurācijas raksturojums;
 - ii) visu pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums, paņemšana un lietošana gaisa kuģī;
 - iii) visas standarta un ārkārtas procedūras;
 - iv) darbs ar pasažieriem un pasažieru plūsmas uzraudzība;
 - v) apmācība rīcībai uguns vai dūmu gadījumā līdz ar visu ugunsdzēsības ierīču un aizsargaprīkojuma lietošanu gaisa kuģī;
 - vi) evakuācijas procedūras;
 - vii) procedūras pilota darbnespējas gadījumā;
 - viii) piemērojamās drošības prasības un procedūras; un
 - ix) apkalpes darba optimizācija.

ORO.CC.130 Atšķirību apmācība

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

- 1) ir izstrādāta, attiecīgi ņemot vērā atšķirības, kas konstatētas, veicot salīdzinājumu ar konkrētajam gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācības programmu, ko salona apkalpes loceklis apguvis saskaņā ar ORO.CC.125. punkta c) un d) apakšpunktu; un
 - 2) tajā ir atšķirīgajiem apmācības elementiem atbilstīga apmācība un praktiskās nodarbības attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī.
- c) Eksploatants, izstrādājot atšķirību apmācības programmu un mācību plānu pašreiz ekspluatējamā konkrētā gaisa kuģa tipa variantam, ņem vērā atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 1702/2003 izstrādātos pieejamos standartus, kas nosaka konkrētā gaisa kuģa tipa un tā variantu piemērotību ekspluatācijai.

ORO.CC.135 Gaisa kuģa iepazīšana

Pēc konkrētajam gaisa kuģa tipam atbilstīgas apmācības un ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas attiecīgā tipa gaisa kuģī pabeigšanas un pirms norīkošanas darbā salona apkalpē, kuras obligātais locekļu skaits noteikts saskaņā ar ORO.CC.100, katrs salona apkalpes loceklis instruktora uzraudzībā iepazīst konkrētā tipa gaisa kuģi.

ORO.CC.140 Periodiska apmācība

- a) Katrs salona apkalpes loceklis reizi gadā apmeklē periodiskas apmācības kursu un nokārto pārbaudījumu.
- b) Periodiskajā apmācībā ir katra salona apkalpes locekļa darbības standarta un avārijas procedūrās un vingrinājumi katra ekspluatēšanai paredzēta konkrēta tipa vai variantā gaisa kuģī.
- c) Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgas apmācības elementi:
 - 1) periodiskajā apmācībā ir katra tipa vai variantā parasto un pasažieru evakuācijas izeju darbības praktiskas simulācijas vingrinājumi, ko reizi gadā izpilda katrs salona apkalpes loceklis;
 - 2) periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:
 - i) katra tipa vai variantā parasto un avārijas izeju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;
 - ii) lidojumu apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, kā arī sēdekļu un ierobežotājsistēmu darbība, skābekļa padeves sistēmas praktisks demonstrējums pilota darbnespējai atbilstīgos apstākļos, ko attiecīgā trenāžierī vai konkrētā gaisa kuģī veic katrs salona apkalpes loceklis;
 - iii) visu pārējo izeju, tostarp lidojumu apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrācija; un
 - iv) glābšanas plostā vai avārijas trapa, ja tādi ir, demonstrācija.
- d) Konkrēta ekspluatanta vajadzībām atbilstīgas apmācības elementi.
 - 1) Ikgadēja periodiska apmācība:
 - i) visiem salona apkalpes locekļiem par:
 - A) visu pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojumu un lietošanu gaisa kuģī;
 - B) glābšanas vestu uzvilksanu un pārnēsājamo skābekļa masku un elpošanas aizsargierīču (PBE) lietošanu;

- ii) pasažieru bagāžas priekšmetu izvietošana pasažieru salonā;
 - iii) procedūras virsmu sārņojuma likvidēšanai gaisa kuģī;
 - iv) rīcība ārkārtas situācijās;
 - v) evakuācijas procedūras;
 - vi) negadījumu un starpgadījumu pārskats;
 - vii) apkalpes darba optimizācija;
 - viii) aviācijas medicīnas jautājumi un pirmā medicīniskā palīdzība, kā arī attiecīgā aprīkojuma lietošana;
 - ix) drošības procedūras.
- 2) Periodiskajā apmācībā ne retāk kā reizi trīs gados ir arī:
- i) pirotehnisko ierīču (īstu vai imitētu) lietošana;
 - ii) lidojumu apkalpes kontrolesaraksta praktiskas lietošanas demonstrācija;
 - iii) īstas un praktiskas nodarbības visu ugunsdzēsības ierīču, tostarp aizsargapģērba, lietošanā attiecīgajā gaisa kuģī;
 - iv) visiem salona apkalpes locekļiem par:
 - A) ugunsgrēka dzēšanu lidmašīnā; un
 - B) PBE uzlikšanu un lietošanu piedūmotā slēgtā telpā.
- e) Derīguma termiņi:
- 1) ikgadējās periodiskās apmācības derīguma termiņš ir 12 mēneši pēc tā mēneša beigām, kad notikusi pārbaude;
 - 2) ja a) apakšpunktā prasītā periodiskā apmācība vai pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos 3 kalendāra mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas sākotnējā derīguma termiņa beigās.
 - 3) Papildu apmācības elementu, kas jāapgūst reizi trijos gados un kas minēti c) apakšpunkta 2. daļā un d) apakšpunkta 2. daļā, derīguma termiņš ir 36 kalendāra mēneši, skaitot no tā mēneša beigām, kad nokārtots eksāmens.

ORO.CC.145 Kvalifikācijas atjaunināšana

- a) Ja salona apkalpes loceklis pēdējos sešos mēnešos, kamēr ir derīga pēdējā attiecīgā periodiskā apmācība un pārbaude:
- 1) lidojumos nav veicis nekādus pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai atjaunina kvalifikāciju un kārto pārbaudījumu par katra tipa gaisa kuģi, ko paredzēts ekspluatēt; vai
 - 2) nav veicis konkrētā tipa gaisa kuģa salona apkalpes locekļa pienākumus, tad viņš/viņa pirms atkārtotas norīkošanas šādu pienākumu veikšanai attiecīgajā gaisa kuģī:
 - i) atjaunina kvalifikāciju un kārto pārbaudījumu; vai
 - ii) piedalās divos iepazīšanās lidojumos saskaņā ar ORO.CC.135.
- b) Kvalifikācijas atjaunināšanas programmā katram gaisa kuģa tipam ir vismaz:
- 1) rīcība ārkārtas situācijās;
 - 2) evakuācijas procedūras;

- 3) katra tipa vai varianta parasto un avārijas izeju, kā arī lidojumu apkalpes kabīnes drošības durvju darbība un faktiskā atvēršana standarta un avārijas režīmā, ko veic katrs salona apkalpes loceklis;
 - 4) visu pārējo izeju, tostarp lidojumu apkalpes kabīnes logu, darbības demonstrācija; un
 - 5) visu attiecīgo pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un lietošana gaisa kuģī.
- c) Ja salona apkalpes locekļa pienākumu atjaunošana sākas pēdējās periodiskās apmācības un pārbaudes derīguma termiņa laikā, ekspluatants var nolemt kvalifikācijas atjaunināšanu aizstāt ar periodisko apmācību. Pēc šā derīguma termiņa beigām kvalifikācijas atjaunināšanu var aizstāt tikai ar konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgu apmācību vai pārkvalifikācijas apmācību, ko ekspluatants rīko atbilstīgi prasībām ORO.CC.125.

2. sadaļa — Papildprasības komerciālajiem aviopārvadājumiem

ORO.CC.200 Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs

Ja salona apkalpē jābūt vairāk nekā vienam loceklim, ekspluatants ieceļ vecāko salona apkalpes locekli, kura kvalifikācija atbilst ORO.CC.260. punktā noteiktajām prasībām.

ORO.CC.205 Standarta darbības lidlaukos un neparedzēti apstākļi

- a) Vienmēr, kad gaisa kuģī ir pasažieri, pasažieru nodalījumā jābūt ORO.CC.100. punktā noteiktajam obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.
- b) Ievērojot c) apakšpunktā minētos nosacījumus, šo skaitu var samazināt:
 - 1) veicot standarta darbības lidlaukā, kas nav saistītas ar degvielas uzpildīšanu/noliešanu, gaisa kuģim atrodoties stāvvietā; vai
 - 2) neparedzētos apstākļos, ja pasažieru skaits gaisa kuģī ir mazāks. Šajā gadījumā pēc lidojuma beigām kompetentajai iestādei iesniedz ziņojumu.
- c) Nosacījumi:
 - 1) ekspluatācijas rokasgrāmatā ir norādītas procedūras, ar kurām panāk atbilstīgu drošības līmeni, jo īpaši pasažieru evakuācijas gadījumos, ja salona apkalpes locekļu skaits ir samazināts;
 - 2) salona apkalpē ar samazinātu locekļu skaitu atbilstīgi ORO.CC.260. punkta noteikumiem ir vecākais salona apkalpes loceklis;
 - 3) uz katriem 50 vai daļu no 50 pasažieriem, kas atrodas gaisa kuģa vienā klājā, ir vismaz viens salona apkalpes loceklis; un
 - 4) veicot standarta darbības lidlaukā ar gaisa kuģi, kurā vajadzīgs vairāk nekā viens salona apkalpes loceklis, saskaņā ar c) apakšpunkta 3. daļu noteikto salona apkalpes locekļu skaitu palielina tā, lai uz katru grīdas līmeņa avārijas izeju pāri būtu viens salona apkalpes loceklis.

ORO.CC.210 Nosacījumi norīkošanai darbā

Konkrēta tipa vai varianta gaisa kuģa salona apkalpes locekļu pienākumu veikšanai pieņem darbā tikai tādas personas, kas:

- a) ir saskaņā ar CC daļas noteikumiem izsniegtas derīgas apliecības īpašnieki;

- b) ir kvalificēti darbam attiecīgā tipa vai varianta gaisa kuģī saskaņā ar šīs apakšdaļas noteikumiem;
- c) atbilst pārējām šajā apakšdaļā un CAT daļā noteiktajām piemērojamām prasībām; un
- d) saņēmuši salona apkalpes formastērpu.

ORO.CC.215 Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes

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

ORO.CC.250 Darbs vairāku tipu vai variantu gaisa kuģos

- a) Katrs salona apkalpes loceklis strādā ne vairāk kā trīs tipu gaisa kuģos, tomēr ar kompetentās iestādes atļauju salona apkalpes locekli drīkst norīkot darbā četru tipu gaisa kuģos, ja vismaz divos no šiem tiptiem:
 - 1) ir līdzīgs drošības un avārijas aprīkojums, kā arī konkrētajam tipam raksturīgās standarta un ārkārtas procedūras; un
 - 2) tipam nespecifiskās standarta un ārkārtas procedūras ir identiskas.
- b) Lai īstenotu a) apakšpunktu, kā arī salona apkalpes apmācības un kvalifikācijas nolūkā ekspluatants nosaka:
 - 1) katru gaisa kuģi kā tipu vai variantu, ņemot vērā atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 1702/2003 izstrādātos pieejamos standartus, kas nosaka attiecīgā tipa vai variantu piemērošanu ekspluatācijai; un
 - 2) gaisa kuģa tipa variantus kā atšķirīgu tipu gaisa kuģus, ja tie nav līdzīgi šādos aspektos:
 - i) avārijas izeju darbība;
 - ii) pārnēsājamo drošības un avārijas ierīču izvietojums un tips; un
 - iii) tipam specifiskas ārkārtas procedūras.

ORO.CC.255 Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība

- a) Ekspluatants atlasa, pieņem darbā, apmāca un pārbauda kvalifikāciju ikvienam salona apkalpes loceklim, ko norīkos darbā par vienīgo salona apkalpes locekli, ievērojot šā ekspluatācijas tipa kritērijus.
- b) Salona apkalpes locekļus, kam nav attiecīgas iepriekšējas pieredzes vienīgā salona apkalpes locekļa darbā, pieņem šādā darbā tikai pēc tam, kad viņi:
 - 1) papildus šajā apakšdaļā noteiktajām pārējām apmācībām un pārbaudēm apguvuši c) apakšpunktā noteikto apmācību;
 - 2) sekmīgi nokārtojuši pārbaudījumus, tādējādi pierādot, ka spēj veikt uzdevumus un pienākumus, ievērojot ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktās procedūras; un

- 3) attiecīgā tipa gaisa kuģī vismaz 20 stundas un 15 posmos piedalījušies iepazīšanās lidojumos, ko uzraudzījis salona apkalpes loceklis ar atbilstīgu pieredzi.
- c) Apmācībā īpašu uzmanību pievērš vienīgā salona apkalpes locekļa darba pienākumiem, un tajā ir šādi papildelementi:
 - 1) atbildība kapteinim par ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzēto salona drošības un ārkārtas procedūru īstenošanu;
 - 2) koordinācijas un saziņas ar lidojumu apkalpi nozīme, jo īpaši nepakļāvīgu vai traucējošu pasažieru savaldīšana;
 - 3) ekspluatanta prasību un juridisko prasību pārskats;
 - 4) dokumentācija;
 - 5) ziņošana par negadījumiem un starpgadījumiem; un
 - 6) lidojumu un darba laika ierobežojumi un atpūtas prasības.

ORO.CC.260 Vecākais salona apkalpes loceklis

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

TC apakšdaļa — *HEMS, HHO* vai *NVIS* ekspluatācijā iesaistītā tehniskā apkalpe

ORO.TC.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, veicot gaisa kuģa komercekspluatāciju ar tehnisko apkalpi, kas piedalās helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*HEMS*) lidojumos; lidojumos ar nakts redzamības sistēmu (*NVIS*) vai veicot pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču (*HHO*).

ORO.TC.105 Nosacījumi norīkošanai darbā

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

ORO.TC.110 Apmācība un pārbaudes

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

ORO.TC.115 Pamatapmācība

Pirms ekspluatanta rīkotas pārkvalifikācijas katrs tehniskās apkalpes loceklis beidz pamatapmācības kursu, kurā apgūst:

- a) vispārīgas teorētiskas zināšanas par aviāciju un aviācijas noteikumiem, proti, visus elementus saistībā ar tehniskās apkalpes uzdevumiem un pienākumiem;
- b) apmācību uguns un dūmu gadījumā;
- c) gaisa kuģa tipam un darbības vietai atbilstīgas izdzīvošanas mācības uz zemes un ūdenī;
- d) aviācijas medicīnas jautājumus un pirmo palīdzību; un
- e) saziņu un attiecīgos ORO.FC.115. un ORO.FC.215. punktā minētos CRM elementus.

ORO.TC.120 Pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants

Katrs tehniskās apkalpes loceklis pabeidz:

- a) pārkvalifikācijas kursu ar attiecīgiem CRM elementiem, ko ekspluatants rīko:
 - 1) tehniskās apkalpes locekli pirmo reizi pieņemot darbā; vai
 - 2) tehniskās apkalpes locekli norīkojot darbā cita tipa vai klases gaisa kuģī, ja tajā ir atšķirīgs b) apakšpunktā minētais aprīkojums vai procedūras.

- b) Eksploatants pārkvalifikācijas kursā iekļauj:
 - 1) drošības un avārijas ierīču izvietojumu gaisa kuģī un to lietošanu;
 - 2) visas standarta un ārkārtas procedūras; un
 - 3) gaisa kuģa aprīkojumu, kas vajadzīgs, lai gaisa kuģī vai uz zemes palīdzētu pilotam *HEMS*, *HHO* vai *NVIS* darbību laikā.

ORO.TC.125 Atšķirību apmācība

- a) Ja ekspluatējamā tipa vai varianta gaisa kuģī tiek mainītas ierīces vai procedūras, katrs tehniskās apkopes loceklis apmeklē atšķirību apmācības kursu.
- b) Eksploatants ekspluatācijas rokasgrāmatā konkretizē gadījumus, kad šāda atšķirību apmācība ir vajadzīga.

ORO.TC.130 Iepazīšanas lidojumi

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

ORO.TC.135 Periodiska apmācība

- a) Katrs tehniskās apkopes loceklis reizi 12 mēnešos piedalās periodiskā apmācībā, kas attiecas uz to gaisa kuģa tipu vai klasi un aprīkojumu, ar ko tehniskās apkopes loceklis strādā. *CRM* apmācības elementus iekļauj visos attiecīgajos periodiskās apmācības posmos.
- b) Periodiskajā apmācībā ir teorētiskā un praktiskā apmācība un prakse.

ORO.TC.140 Kvalifikācijas atjaunināšana

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

III pielikuma I papildinājums

DEKLARĀCIJA	
Saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. XXX/XXXX par gaisa kuģu ekspluatāciju	
Ekspluatants Nosaukums: Ekspluatanta reģistrācijas vai dzīves vieta: Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:	
Gaisa kuģa ekspluatācija	
Ekspluatācijas/izmaiņu piemērošanas sākuma datums:	
Ekspluatācijas veidi: ☐ NCC daļa: (norāda, ja pārvadā pasažierus vai kravu) ☐ SPO daļa: (norāda īpašus uzdevumus)	
Gaisa kuģa tips(-i), reģistrācija un pamatojums:	
Informācija par atļaujām (pievieno īpašo atļauju sarakstu, ja tāds ir)	
Atbilstības panākšanai izmantoto alternatīvo līdzekļu saraksts, kur norāda aizvietojamās AMC (pievieno deklarācijai)	
Paziņojumi	
☐ Pārvaldības sistēmas dokumentācija, tostarp ekspluatācijas rokasgrāmata, kurā norādītas NCC, SPO un SPA daļā noteiktās prasības. Visi lidojumi tiks veikti, ievērojot ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktās procedūras un instrukcijas.	
☐ Visiem ekspluatējamiem gaisa kuģiem ir derīga lidojumderīguma apliecība, tie atbilst Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 noteiktajām prasībām.	
☐ Visi lidojumu apkalpes, pasažieru salona apkalpes un tehniskās apkalpes locekļi (attiecīgos gadījumos) ir apmācīti saskaņā ar piemērojamām prasībām.	
☐ (attiecīgā gadījumā) Ekspluatants ir īstenojis un pierādījis atbilstību oficiāli apstiprinātam nozares standartam. Standarta atsauce: Sertifikācijas iestāde: Pēdējās atbilstības revīzijas datums:	
☐ Par jebkurām izmaiņām ekspluatācijā, kas ietekmē šajā deklarācijā sniegto informāciju, paziņo kompetentajai iestādei.	

III pielikums — ORO daļa

☐ Eksploatants apliecina, ka informācija šajā deklarācijā ir pareiza.

Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts

IV PIELIKUMS

CAT daļa

A apakšdaļa — Vispārīgas prasības

CAT.GEN.100 Kompetentā iestāde

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

1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis

CAT.GEN.MPA.100 Apkalpes pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus, kas:
- 1) ir saistīti ar gaisa kuģa un tā pasažieru drošību; un
 - 2) ir konkrēti aprakstīti ekspluatācijas rokasgrāmatas instrukcijās un procedūrās.
- b) Apkalpes loceklis:
- 1) ziņo kapteinim par visiem bojājumiem, kļūmēm, nepareizu darbību vai defektiem, tostarp avārijas sistēmu darbību, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;
 - 2) ziņo kapteinim par visiem atgadījumiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību, izņemot gadījumus, kad par šo notikumu jau iepriekš ziņojis cits apkalpes loceklis;
 - 3) ievēro visas ekspluatanta notikumu ziņošanas shēmu attiecīgās prasības;
 - 4) ievēro visus lidojumu un darba laika ierobežojumus (*FTL*) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa darba pienākumiem;
 - 5) veicot darba pienākumu pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
 - i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar *ORO.OPS.FTL*;
 - ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.
- c) Apkalpes loceklis nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:
- 1) psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai citu līdzīgu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā;
 - 2) ja pēc dziļūdens niršanas vai asins nodošanas nav pagājis pieņemams laiks;
 - 3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;
 - 4) ja viņš/viņa šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai
 - 5) ja viņš/viņa zina vai nojauš, ka ir noguris/-usi, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7. punkta f) apakšpunktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus tiktāl, ka tas var apdraudēt lidojumu.

CAT.GEN.MPA.105 Kapteiņa pienākumi

- a) Kapteinis izpilda gan CAT.GEN.MPA.100. punktā noteiktās prasības, gan:
- 1) atbild par visu lidmašīnas apkalpes locekļu, pasažieru un kravas drošību no brīža, kad viņš ierodas gaisa kuģī, līdz brīdim, kad pēc lidojuma beigām atstāj gaisa kuģi;
 - 2) atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību:
 - i) lidmašīnās — no brīža, kad lidmašīna ir gatava izkustēties no vietas, lai veiktu manevrus uz zemes pirms pacelšanās, līdz brīdim, kad lidojuma beigās tā apstājas un ir izslēgts(-i) galvenais dzinējs(-i);
 - ii) helikopteros — laikā, kad darbojas propelleri;
 - 3) ir pilnvarots izdot visas pavēles un veic atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu gaisa kuģa, kā arī personu vai īpašuma uz tā klāja drošību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.c punktam;
 - 4) ir pilnvarots izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkuru kravas daļu, kas, viņaprāt, varētu apdraudēt gaisa kuģa vai personu uz tā klāja drošību;
 - 5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas varētu būt tādā alkohola vai narkotiku ietekmē, ka varētu apdraudēt lidmašīnas vai personu uz tā klāja drošību;
 - 6) ir tiesīgs atteikt nepieļaujamu pasažieru, deportētu vai apcietinātu personu pārvadāšanu, ja šāda pārvadāšana apdraud gaisa kuģa vai personu uz tā klāja drošību;
 - 7) nodrošina visu pasažieru instruktāžu par avārijas izeju atrašanās vietām un attiecīgo drošības un avārijas ierīču izvietojumu un izmantošanu;
 - 8) nodrošina visu ekspluatācijas procedūru un kontrolesarakstu atbilstību ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajām prasībām;
 - 9) lidojuma svarīgākajos posmos nevienam apkalpes loceklim neļauj veikt nekādas darbības, izņemot tās darbības, kas vajadzīgas gaisa kuģa drošas ekspluatācijas nodrošināšanai;
 - 10) nodrošina, ka lidojuma parametru reģistrācijas ierīces:
 - i) lidojuma laikā nav atspējotas vai izslēgtas; un
 - ii) ja noticis nelaimes gadījums vai atgadījums, par ko obligāti jāziņo:
 - A) ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;
 - B) tūlīt pēc lidojuma tiek izslēgtas; un
 - C) tiek ieslēgtas tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju;
 - 11) pieņem lēmumu par to, vai atļaut vai neatļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no iekārtām, kas minētas pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (*CDL*) vai obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);
 - 12) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu saskaņā ar M daļā noteiktajām prasībām; un
 - 13) pārliecinās, ka attiecīgais avārijas aprīkojums ir ērti pieejams tūlītējai lietošanai.
- (b) Saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.punkta d) apakšpunktu avārijas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, kapteinis vai pilots, kam deleģēta lidojuma vadība, veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos

apstākļos. Tādos gadījumos viņš/viņa drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.

- c) Kapteinis kompetentajai iestādei sniedz ACAS ziņojumu, ja gaisa kuģis lidojuma laikā veicis manevrus, ievērojot gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmas (ACAS) norādes sadursmju novēršanai (RA).
- d) Putnu radītas briesmas un sadursmes ar putniem.
 - 1) Ja novērotas iespējamās putnu radītas briesmas, kapteinis, tiklīdz lidojumu apkalpes darba pienākumu izpildes dēļ iespējams, informē vietējo gaisa satiksmes dienestu (ATS).
 - 2) Ja sadursme ar putnu radījusi gaisa kuģim ievērojamus bojājumus vai šīs sadursmes dēļ nedarbojas vai nepareizi darbojas kāda būtiska gaisa kuģa ierīce, kapteinis pēc nosēšanās sniedz kompetentajai iestādei rakstisku ziņojumu par sadursmi ar putnu.

CAT.GEN.MPA.110 Kapteiņa pilnvaras

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

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

Ja darbinieki vai apkalpes locekļi, kas nav ekspluatācijā iesaistītie pasažieru salona apkalpes locekļi, kuri veic pienākumus gaisa kuģa pasažieru salonā, ekspluatants nodrošina, lai:

- a) pasažieri šos apkalpes locekļus nesajauktu ar salona apkalpes locekļiem;
- b) šie apkalpes locekļi neieņemtu salona apkalpes locekļiem paredzētās darba vietas; un
- c) šie apkalpes locekļi netraucētu salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus.

CAT.GEN.120 Kopēja valoda

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

CAT.GEN.MPA.125 Lidmašīnas manevrēšana uz zemes

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

- a) ir pilots ar atbilstīgu kvalifikāciju; vai
- b) ir saņēmusi pilnvarojumu no ekspluatanta un ir:
 - 1) apguvusi gaisa kuģa manevrēšanu lidlaukā;
 - 2) apguvusi radiotelefona izmantošanu;
 - 3) saņēmusi norādes par lidlauka izkārtojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai lidmašīnu droši pārvietotu lidlaukā.

CAT.GEN.MPA.130 Helikoptera propellera iedarbināšana

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

CAT.GEN.MPA.135 Iekļuve lidojumu apkalpes kabīnē

- a) Eksploatants nodrošina, lai lidojumu apkalpes kabīnē neiekļūtu vai netiktu ievestas citas personas kā tikai attiecīgajam lidojumam norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, izņemot gadījumus, kad šīs citas personas ir:
 - 1) apkalpes locekļi, kas pilda darba pienākumus;
 - 2) kompetentās iestādes pārstāvji vai inspektori, kam jāatrodas kabīnē, lai pildītu dienesta pienākumus; vai
 - 3) personas, kas saņēmušas atļaujas un ko kabīnē ieved saskaņā ar instrukcijām ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- b) Kapteinis nodrošina, ka:
 - 1) drošības interesēs piekļuve pilotu kabīnei nenovirza uzmanību vai netraucē lidojuma norisei; un
 - 2) visas personas, ko ved lidojumu apkalpes kabīnē, ir iepazīstinātas ar attiecīgām drošības procedūrām.
- c) Galīgo lēmumu par piekļuvi lidojumu apkalpes kabīnei pieņem kapteinis.

CAT.GEN.MPA.140 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

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

CAT.GEN.MPA.145 Informācija par avārijas un izdzīvošanas aprīkojumu gaisa kuģī

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

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

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

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

- a) Eksploatants kaujas ieročus un munīciju gaisa kuģī pārvadā tikai tādos gadījumos, ja visas iesaistītās valstis, kuru gaisa telpu paredzēts pārlidot vai šķērsot iespējamo noviržu dēļ, izdevušas atļauju tādai darbībai.
- b) Pēc atļaujas saņemšanas eksploatants nodrošina, ka:

- 1) kaujas ieročus un munīciju gaisa kuģī glabā tādā vietā, kas lidojuma laikā nav pieejama pasažieriem; un
 - 2) šaujamieročus ved nepielādētus.
- c) Eksploatants nodrošina, ka pirms lidojuma sākuma kapteinim dara zināmu pārvadāšanai gaisa kuģī paredzēto kaujas ieroču un munīcijas aprakstu un atrašanās vietu gaisa kuģī.

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

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

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

Neskarot CAT.GEN.MPA.160. punkta b) apakšpunktu, helikopteros ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*) virs 3175 kg vai mazāk, ko izmanto lidojumiem dienā maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, sporta ieročus var pārvadāt tādā vietā, kam var piekļūt lidojuma laikā, ja eksploatants ir izstrādājis atbilstīgas procedūras un ja šos ieročus nav iespējams novietot tādā vietā, kurai nevar piekļūt lidojuma laikā.

CAT.GEN.MPA.165 Cilvēku pārvadāšanas veids

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

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

CAT.GEN.MPA.170 Alkohols un narkotikas

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

CAT.GEN.MPA.175 Drošības apdraudējums

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

- a) neapdraudētu gaisa kuģi vai personas uz tā klāja; vai

- b) neradītu vai neveicinātu tādus apstākļus, lai gaisa kuģis apdraudētu kādu personu vai īpašumu.

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

- a) Katrā lidojumā (ja nav norādīts citādi) gaisa kuģī ir šādi dokumenti, rokasgrāmatas un informācija vai to kopijas:
- 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (*AFM*) vai līdzvērtīgs dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma apliecības oriģināls (*CofA*);
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts ar tulkojumu angļu valodā, ko veikusi par trokšņa līmeņa sertifikātu izdošanu atbildīgā iestāde;
 - 5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) apstiprināta kopija;
 - 6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācija, kas izdota kopā ar *AOC*;
 - 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licences oriģināls (attiecīgos gadījumos);
 - 8) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-s);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) gaisa kuģa tehniskais žurnāls saskaņā ar M daļu;
 - 11) sīka informācija par reģistrēto *ATS* lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
 - 12) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
 - 13) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
 - 14) lidojumu apkalpes kabīnē viegli pieejama informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem paredzētā lidojuma apgabalā;
 - 15) lidojumu apkalpes kabīnē viegli pieejamas ekspluatācijas rokasgrāmatas daļas, kas ir spēkā un attiecas uz apkalpes pienākumiem;
 - 16) *MEL*;
 - 17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem par maršrutu (*NOTAM*) un aeronavigācijas informācijas dienestu (*AIS*) instruktāžas dokumentācija;
 - 18) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
 - 19) kravas un/vai pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā);
 - 20) masas un līdzsvara dokumentācija;
 - 21) piemērojamos gadījumos — ekspluatācijas lidojuma plāns;
 - 22) paziņojums par īpašu kategoriju pasažieriem (*SCP*) un īpašām kravām (vajadzības gadījumā); un
 - 23) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

- b) Neskarot a) apakšpunkta prasības, veicot lidojumus dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (*VFR*) ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, 24 stundu laikā paceļoties un nosēžoties vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā vai lidojot ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktā vietējā ekspluatācijas vietā, lidlaukā vai darbības vietā var glabāt šādus dokumentus un informāciju:
- 1) trokšņa līmeņa sertifikātu;
 - 2) gaisa kuģa radionavigācijas sakaru izmantošanas licenci;
 - 3) lidojumu žurnālu vai līdzvērtīgu dokumentu;
 - 4) gaisa kuģa tehnisko žurnālu;
 - 5) *NOTAM* un *AIS* instruktažas dokumentāciju;
 - 6) meteoroloģisko informāciju;
 - 7) paziņojumu par *SCP* un īpašām kravām (vajadzības gadījumā); un
 - 8) masas un līdzsvara dokumentāciju.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, ja a) apakšpunkta 2. daļā līdz a) apakšpunkta 8. daļai paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz bāzei vai vietai, kur iespējams veikt dokumentu apmaiņu.

CAT.GEN.MPA.185 Informācija lidlaukā

- a) Ekspluatants nodrošina, ka vismaz katra lidojuma vai secīgu lidojumu laikā:
- 1) lidlaukā ir informācija, kas attiecas uz konkrēto lidojumu un atbilst ekspluatācijas veidam;
 - 2) informāciju glabā tik ilgi, kamēr to nokopē tajā vietā, kurā to glabās; vai, ja to nav iespējams īstenot;
 - 3) to pašu informāciju gaisa kuģī ved līdz ugunsdrošā konteinerā.
- b) Informācija, kas minēta a) apakšpunktā, ir:
- 1) attiecīgā gadījumā — ekspluatācijas lidojuma plāna kopija;
 - 2) lidmašīnas tehniskā žurnāla attiecīgās daļas(-u) kopijas;
 - 3) ar maršrutu saistīti *NOTAM* dokumenti, ja ekspluatants tos labojis;
 - 4) attiecīgos gadījumos — masas un līdzsvara dokumentācija;
 - 5) paziņojums par īpašām kravām.

CAT.GEN.MPA.190 Dokumentu un ierakstu uzrādīšana

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

CAT.GEN.MPA.195 Lidojuma parametru reģistrācijas ierīces ierakstīto datu glabāšana, uzrādīšana un izmantošana

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai atgadījuma, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas glabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Ekspluatants pārbauda lidojuma parametru reģistrācijas ierīces (*FDR*), pilotu kabīnes skaņas reģistrācijas ierīces (*CVR*) un datu pārraides darbību un izvērtē ierakstītos datus, lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību.
- c) Ekspluatants saskaņā ar CAT.IDE.A.190. punktu saglabā *FDR* darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad *FDR* pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants glabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai *FDR* nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- (e) Ja kompetentā iestāde nosaka, ekspluatants dara pieejamus jebkurus saglabātos lidojuma parametru reģistrācijas ierīces ierakstus.
- f) Neskarot piemērojamās valstu krimināltiesības:
 - 1) *CVR* ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai atgadījumu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, tikai tādā gadījumā, kad tam piekritt visi iesaistītie apkalpes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki.
 - 2) *FDR* ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto citiem mērķiem, izņemot tādu nelaimes gadījumu vai atgadījumu izmeklēšanā, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:
 - i) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei; vai
 - ii) padara anonīmus; vai
 - iii) atklāj saskaņā ar drošības procedūrām.

CAT.GEN.MPA.200 Bīstamu kravu pārvadājumi

- a) Ja šajā daļā nav atļauts citādi, bīstamu kravu aviopārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina *Tehniskās instrukcijas bīstamu kravu drošiem pārvadājumiem gaisā (ICAO Dok. 9284-AN/905)*, tostarp saskaņā ar tā papildinājumiem un jebkuriem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamas kravas drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar *SPA.DG*, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) uz tām neattiecas tehniskās instrukcijas saskaņā ar Tehnisko instrukciju 1. daļu; vai
 - 2) tās pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.
- c) Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu kravu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Ekspluatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.

- e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, ekspluatants nekavējoties ziņo kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kurā noticis atgadījums, par:
 - 1) jebkuriem nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamām kravām;
 - 2) nedeklarētu vai nepareizi deklarētu bīstamu kravu, ko atrod kravas nodalījumā vai pasta sūtījumos; vai
 - 3) Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgu bīstamu kravu, ko atrod pie pasažieriem vai apkalpes locekļiem vai to bagāžā.
- f) Ekspluatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām pasažieriem sniegtu informāciju par bīstamām kravām.
- g) Ekspluatants nodrošina, ka atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos izvieto uzrakstus ar informāciju par bīstamu kravu pārvadāšanu.

B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras

1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis

CAT.OP.MPA.100 Gaisa satiksmes dienestu izmantošana

- a) Eksploatants nodrošina, ka:
 - 1) gaisa telpai un piemērojamiem gaisa satiksmes noteikumiem atbilstīgu gaisa satiksmes dienestu (ATS) pakalpojumus izmanto visos lidojumos, kad vien iespējams;
 - 2) eksploatācijas norādes lidojuma laikā, kas paredz pārmaiņas ATS lidojuma plānā, pirms nosūtīšanas gaisa kuģim pēc iespējas saskaņo ar attiecīgo ATS nodaļu.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, ja to obligāti neprasa gaisa telpas prasības, ATS izmantošana nav vajadzīga:
 - 1) lidmašīnu, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas, eksploatācijai dienā saskaņā ar VFR;
 - 2) helikopteru, kuru MCTOM ir 3175 kg vai mazāka, eksploatācijai dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi; vai
 - 3) vietējos lidojumos ar helikopteru,ja iespējams nodrošināt meklēšanas un glābšanas dienestu pasākumus.

CAT.OP.MPA.105 Lidlauku un eksploatācijas vietu izmantošana

- a) Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un eksploatācijas veidiem piemērotus lidlaukus un eksploatācijas vietas.
- b) Eksploatācijas vietas izmanto tikai:
 - 1) lidmašīnām, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas; un
 - 2) helikopteriem.

CAT.OP.MPA.106 Izolētu lidlauku izmantošana lidmašīnām

- a) Pirms izolēta lidlauka izmantošanas par lidmašīnu lidojuma galapunkta lidlaukiem jāsaņem kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums.
- b) Izolēts lidlauks ir tāds lidlauks, līdz kuram rezerves degvielas un galīgais rezerves degvielas daudzums, kas vajadzīgs, lai sasniegtu tuvāko atbilstīgo rezerves galapunkta lidlauku, pārsniedz:
 - 1) virzuļdzinēju lidmašīnām — degvielas daudzumu 45 minūšu ilgam lidojumam plus 15 % plānotā lidošanas laika kreisēšanas līmenī, vai 2 stundu ilgam lidojumam, izvēloties mazāko no šiem rādītājiem; vai
 - 2) turbodzinēju lidmašīnām — degvielas daudzumu 2 stundu ilgam lidojumam vajadzīgo parasto kreisēšanas degvielas patēriņu virs galamērķa lidlauka līdz ar galīgo rezerves degvielas daudzumu.

CAT.OP.MPA.107 Atbilstīgs lidlauks

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

CAT.OP.MPA.110 Lidlauka ekspluatācijas obligātie nosacījumi

- a) Ekspluatants katram izlidošanas, galapunkta vai rezerves lidlaukam, ko paredzēts izmantot, izstrādā lidlauka ekspluatācijas obligātos nosacījumus. Obligātie nosacījumi nav mazāki par obligātajiem nosacījumiem, ko tādiem lidlaukiem var noteikt valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, ja attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina. Obligātos nosacījumus papildina ar kompetentās iestādes noteiktajām papildu prasībām.
- b) Izmantojot priekšējo ekrānu (*HUD*), nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēmu (*HUDLS*) vai redzamības uzlabošanas sistēmu (*EVS*), drīkst veikt ekspluatāciju sliktākas redzamības apstākļos, nekā paredzēts lidlauka ekspluatācijas obligātajos nosacījumos, ja tas ir atļauts saskaņā ar SPA.LVO.
- c) Izstrādājot lidlauka ekspluatācijas obligātos nosacījumus, ekspluatants ņem vērā:
 - 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un lidošanas parametrus;
 - 2) lidojuma apkalpes sastāvu, kompetenci un pieredzi;
 - 3) iespējamo skrejceļu/nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un tehnisko raksturojumu;
 - 4) lidlaukā pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
 - 5) gaisa kuģī pieejamās iekārtas navigācijas un/vai lidojuma trajektorijas kontrolei pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
 - 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonās, kas ir vajadzīgas darbnepārtrauces procedūru izpildei, lai noteiktu šo šķēršļu pārlidošanas iespējas;
 - 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentālas nolaišanās procedūrām; un
 - 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem;
 - 9) lidojuma paņēmienus, ko izmantos nolaišanās beigu posmā.
- d) Lidlauka obligāto nosacījumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- e) Īpašām nolaišanās un nosēšanās procedūrām obligātos nosacījumus piemēro tikai tad, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:
 - 1) paredzētās procedūras shēmā norādītās lidlauka iekārtas ir darba kārtībā;
 - 2) lidmašīnas sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
 - 3) ir ievēroti vajadzīgie lidmašīnas darbības kritēriji; un
 - 4) apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

CAT.OP.MPA.115 Nolaišanās lidojuma metodes lidmašīnām

- a) Visas nolaišanās veic kā stabilizētas nolaišanās, ja kompetentā iestāde konkrētu nolaišanos nav apstiprinājusi konkrētam skrejceļam.
- b) Neprecīzas nolaišanās.
 - 1) Visas neprecīzās nolaišanās veic, izmantojot vienmērīgu augstuma samazināšanu nolaišanās beigu posmā (*CDFA*).
 - 2) Neskarot 1) punktu, konkrētā nolaišanās/skrejceļa kombinācijā drīkst izmantot citu nolaišanās paņēmieni, jo to apstiprinājusi kompetentā iestāde. Šādos gadījumos piemērojamo obligāto redzamību uz skrejceļa (*RVR*):
 - i) palielina līdz 200 m A un B klases lidmašīnām un līdz 400 m — C un D klases lidmašīnām; vai
 - ii) lidlaukos, kur sabiedrības interesēs jāsaģlabā pašreizējie ekspluatācijas veidi un *CDFA* paņēmieni nav iespējams izmantot, nosaka un regulāri pārskata kompetentā iestāde, ņemot vērā ekspluatanta pieredzi, apmācības programmu un lidojumu apkalpes kvalifikāciju.

CAT.OP.MPA.120 Nolaišanās ar helikoptera radara (ARA) palīdzību, veicot helikoptera ekspluatāciju virs ūdens

- a) *ARA* izmanto tikai tad, ja:
 - 1) radars sniedz norādes lidojumā šķēršļu pārvarēšanai; un
 - 2) vienā no šiem gadījumiem:
 - i) nolaišanās minimālais relatīvais augstums (*MDH*) ir noteikts ar radioaltimetru; vai
 - ii) tiek piemērots nolaišanās minimālais absolūtais augstums (*MDA*) plus atbilstīga robeža.
- b) *ARA* manevrus uz naftas platformām un kuģiem veic daudzpilotu apkalpe.
- c) Lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons nodrošina atbilstīgu šķēršļu pārvarēšanu otrā riņķa gadījumā no jebkura galapunkta, kam plānota *ARA*.
- d) Nolaišanos turpina tikai aiz lēmuma pieņemšanas augstuma diapazona vai zem *MDA/H*, ja ir vizuāls kontakts ar galapunktu.
- e) Ja lidojumus veic viens pilots, atbilstīgi papildina *MDA/H* un lēmuma pieņemšanas augstuma diapazonu.

CAT.OP.MPA.125 Instrumentālas izlidošanas un nolaišanās procedūras

- a) Ekspluatants nodrošina, ka izmanto tās instrumentālās izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kurā atrodas lidlauks.
- b) Neskarot a) apakšpunktu, kapteinis var pieņemt *ATC* atļauju novirzīties no publiskotā izlidošanas vai ielidošanas maršruta, ievērojot drošu attālumu no šķēršļiem un pilnībā ņemot vērā ekspluatācijas apstākļus. Nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar noteikto instrumentālās nolaišanās procedūru.

- c) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatants var izmantot procedūras, kas atšķiras no a) apakšpunktā minētajām, ja valsts, kurā atrodas lidlauks, tās ir apstiprinājusi un tās ir noteiktas ekspluatācijas rokasgrāmatā.

CAT.OP.MPA.130 Trokšņu mazināšanas procedūras lidmašīnām

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

CAT.OP.MPA.131 Trokšņu mazināšanas procedūras helikopteriem

- a) Ekspluatants nodrošina, ka, veicot pacelšanās un nosēšanās procedūras, mazina helikoptera radītā trokšņa līmeni.
- b) Šīs procedūras:
- 1) garantē, ka trokšņu mazināšanas pasākumi neietekmē drošību; un
 - 2) ir vienkāršas, viegli īstenojamas un būtiski neietekmē apkalpes darba slodzi lidojuma svarīgākajos posmos.

CAT.OP.MPA.135 Ekspluatācijas maršruti un teritorijas — vispārējas prasības

- a) Ekspluatants nodrošina, ka ekspluatāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādās teritorijās, kur:
- 1) ir pieejamas paredzētajai ekspluatācijai atbilstīgas lidlauku iekārtas un dienesti, tostarp meteoroloģiskie dienesti;
 - 2) ekspluatācijai paredzētā gaisa kuģa parametri atbilst obligātajām lidojuma augstuma prasībām;
 - 3) gaisa kuģa iekārtas atbilst plānotās ekspluatācijas obligātajām prasībām; un
 - 4) ir pieejamas atbilstīgas kartes un shēmas.
- b) Ekspluatants nodrošina, lai darbības veiktu saskaņā ar visiem ierobežojumiem, ko kompetentā iestāde noteikusi ekspluatācijas maršrutos vai teritorijās.
- c) Prasības, kas minētas a) apakšpunkta 1. daļā, nepiemēro tādu gaisa kuģu, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, ekspluatācijai dienā saskaņā ar VFR, izlidojot un ielidojot vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

CAT.OP.MPA.136 Ekspluatācijas maršruti un teritorijas — viendzinēja lidmašīnas

Ekspluatants nodrošina, ka viendzinēja lidmašīnu ekspluatāciju veic tikai tādos maršrutos vai tādās teritorijās, kuru virsma ir piemērota, lai veiktu drošu piespiedu nolaišanos.

CAT.OP.MPA.137 Eksploatācijas maršruti un teritorijas — helikopteri

Ekspluatants nodrošina, ka:

- a) 3. klases parametru helikopteru eksploatācijai ir piemērotas virsmas, lai veiktu drošu piespiedu nolaišanos, izņemot gadījumus, kad helikopteru ir atļauts eksploatēt saskaņā ar CAT.POL.H.420;
- b) veicot pārvadājumus ar 3. klases parametru helikopteriem piekrastes zonā, eksploatācijas rokasgrāmatā iekļauj procedūras, lai nodrošinātu piekrastes koridora platuma, kā arī helikoptera aprīkojuma atbilstību apstākļiem attiecīgajā brīdī.

CAT.OP.MPA.140 Lielākais pieļaujamais attālums no piemērota lidlauka divdzinēju lidmašīnām bez ETOPS atļaujas

- a) Ja vien to nav īpaši apstiprinājusi kompetentā iestāde saskaņā ar SPA.ETOPS, ekspluatants neekspluatē divdzinēju lidmašīnu mierīgos standarta atmosfēras apstākļos maršrutā, kurā ir punkts, kas atrodas lielākā attālumā no atbilstīgā lidlauka nekā:
 - 1) A klases lidmašīnām:
 - i) ar apstiprinātu maksimālo pasažieru sēdvietu konfigurāciju (*MOPSC*) 20 vai vairāk sēdvietu; vai
 - ii) ar maksimālo pacelšanās masu 45 360 kg vai lielāku —
attālums, ko lido 60 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam (*OEI*), ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;
 - 2) A klases lidmašīnām:
 - i) ar *MOPSC* 19 vai mazāk sēdvietu; un
 - ii) ar maksimālo pacelšanās masu, kas mazāka par 45 360 kg —
attālums, ko lido 120 minūtēs, vai turbodzinēju lidmašīnām — līdz 180 minūtēm, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu;
 - 3) B vai C klases lidmašīnām:
 - i) attālums, ko lido 120 minūtēs, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu, kas noteikts saskaņā ar b) punktu; vai
 - ii) 300 jūras jūdžu, izvēloties mazāko no abiem minētajiem.
- b) Ekspluatants katra eksploatējamā tipa vai varianta divdzinēju lidmašīnai nosaka ātrumu maksimālā pieļaujama attāluma aprēķināšanai līdz atbilstīgam lidlaukam, kas nepārsniedz V_{MO} (maksimālo eksploatācijas ātrumu), ņemot vērā faktisko ātrumu gaisā, ko lidmašīna var saglabāt, nedarbojoties vienam dzinējam.
- c) Eksploatācijas rokasgrāmatā ekspluatants katram tipam vai variantam norāda šādu informāciju:
 - 1) noteikto kreisēšanas ātrumu *OEI*; un
 - 2) noteikto maksimālo pieļaujamo attālumu no atbilstīga lidlauka.
- d) Lai saņemtu a) apakšpunkta 2. daļā minēto atļauju, ekspluatants pierāda, ka:

- 1) attiecīgajai lidmašīnai ar konkrētiem dzinējiem ir tipa projekta un uzticamības atļauja paredzētajam ekspluatācijas veidam divdzinēju lidmašīnai īpaši tāliem lidojumiem (ETOPS);
- 2) ir ieviests nosacījumu kopums, lai nodrošinātu, ka lidmašīna un tās dzinēju tehniskais stāvoklis atbilst uzticamas ekspluatācijas kritērijiem; un
- 3) lidojumu apkalpe un visi pārējie ekspluatācijā iesaistītie darbinieki ir atbilstīgi apmācīti un kvalificēti, lai spētu veikt plānoto ekspluatāciju.

CAT.OP.MPA.145 Mazākā pieļaujamā lidojuma augstuma noteikšana

- a) Ekspluatants visos plānotā maršruta posmos nosaka:
 - 1) mazāko pieļaujamo lidojuma augstumu, kādā ir pietiekams attālums no reljefa virsmas, ņemot vērā CAT.POL prasības; un
 - 2) metodes, kas lidojumu apkalpei jāizmanto, lai noteiktu šo augstumu.
- b) Mazākā pieļaujamā lidojuma augstuma noteikšanas metodi apstiprina kompetentā iestāde.
- c) Ja mazākais pieļaujamais lidojuma augstums, ko noteikušas valstis, kurām lido pāri, ir lielāks par ekspluatanta noteikto augstumu, piemēro lielāko vērtību.

CAT.OP.MPA.150 Degvielas izmantošanas stratēģija

- a) Ekspluatants izstrādā degvielas izmantošanas stratēģiju lidojuma plānošanai un lidojuma pārplānošanai gaisā, lai nodrošinātu, ka katrā lidojumā plānotajai ekspluatācijai ir pietiekami daudz degvielas, kā arī rezerves, lai spētu turpināt lidojumu, ja jānovirzās no plānotā maršruta. Degvielas izmantošanas stratēģiju un visas tās izmaiņas iepriekš apstiprina kompetentā iestāde.
- b) Ekspluatants nodrošina, ka lidojumu plāno, ņemot vērā vismaz:
 - 1) ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautās procedūras un:
 - i) lidmašīnas izgatavotāja sniegtos datus; vai
 - ii) faktiskos konkrētā gaisa kuģa datus, kas iegūti no degvielas patēriņa uzraudzības sistēmas;
 - un
 - 2) plānotā lidojuma ekspluatācijas apstākļus, tostarp:
 - i) datus par gaisa kuģa degvielas patēriņu;
 - ii) paredzamo masu;
 - iii) paredzamos meteoroloģiskos apstākļus; un
 - iv) gaisa satiksmes dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumus.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka pirms lidojuma aprēķina lidojumam vajadzīgo izmantojamās degvielas daudzumu:
 - 1) degvielas daudzumu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes;
 - 2) lidojumā vajadzīgo degvielas daudzumu;
 - 3) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:

- i) degvielu neparedzētiem apstākļiem;
 - ii) rezerves degvielu, ja ir prasīts noteikt rezerves galapunktu;
 - iii) galīgo rezerves degvielu; un
 - iv) papildu degvielu, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ;
- un
- 4) papildu degvielu, ja to prasa kapteinis.
- d) Ekspluatants nodrošina, ka procedūrās lidojuma pārplānošanai gaisā — ja lidojums jāveic pa citu maršrutu vai uz citu, nevis sākumā plānoto galapunktu — aprēķina vajadzīgo degvielas daudzumu:
- 1) lidojuma degvielas daudzumu atlikušajam lidojuma posmam;
 - 2) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:
 - i) degvielu neparedzētiem apstākļiem;
 - ii) rezerves degvielu, ja ir prasīts noteikt rezerves galapunktu;
 - iii) galīgo rezerves degvielu; un
 - iv) papildu degvielu, ja tāda vajadzīga ekspluatācijas veida dēļ;
- un
- 3) papildu degvielu, ja to prasa kapteinis.

CAT.OP.MPA.151 Degvielas izmantošanas stratēģija — atvieglojumi

- a) Neskarot CAT.OP.MPA.150. punkta b) līdz d) apakšpunktu, ekspluatējot B klases lidmašīnas:
- 1) lidojumiem no viena un tās paša lidlauka un uz vienu un to pašu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ekspluatants nosaka obligātu atlikušās degvielas daudzumu, kam jābūt lidojuma beigās. Šis obligātais galīgās rezerves daudzums nevar būt mazāks par daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūšu ilgam lidojumam.
 - 2) citiem lidojumiem ekspluatants nodrošina, ka pirms lidojuma aprēķina lidojumam vajadzīgās degvielas daudzumu:
 - i) degvielu lidmašīnas manevrēšanai uz zemes, ja tās daudzums ir nozīmīgs;
 - ii) lidojumā vajadzīgo degvielas daudzumu;
 - iii) rezerves degvielas daudzumu, ierēķinot:
 - A) degvielu neparedzētiem apstākļiem — degvielas daudzumu, kas nav mazāks par 5 % no plānotā lidojuma degvielas daudzuma vai — ja lidojumu pārplāno lidojuma laikā — 5 % no lidojuma degvielas daudzuma, kas vajadzīgs atlikušajai lidojuma daļai; un
 - B) galīgo rezerves degvielu — degvielas daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūšu (virzuļdzinēju lidmašīnām) vai 30 minūšu ilgam papildu lidojumam (turbodzinēju lidmašīnām);
 - iv) rezerves degvielu — degvielas daudzumu, kas vajadzīgs, lai sasniegtu rezerves galapunktu caur galapunktu, ja ir prasīts noteikt rezerves galapunktu; un

- v) papildu degvielu, ja to norāda kapteinis.
- b) Neskarot CAT.OP.MPA.150. punkta b) līdz d) apakšpunktu, helikopteriem, kuru *MCTOM* ir 3175 kg vai mazāka un kurus ekspluatē dienā maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vai vietējos lidojumos degvielas izmantošanas stratēģija nodrošina, ka lidojuma vai secīgu lidojumu beigās galīgais rezerves degvielas daudzums nav mazāks par daudzumu, kas vajadzīgs:
 - 1) 30 minūšu ilgam lidojumam parastajā kreisēšanas ātrumā; vai
 - 2) 20 minūšu ilgam lidojumam parastajā kreisēšanas ātrumā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas vietas, lai veiktu ārkārtas nosēšanos.

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

- a) Personas, kam lidojumā vajadzīgi īpaši apstākļi, palīdzība un/vai ierīces un ko uzskata par SCP, ir vismaz:
 - 1) personas ar ierobežotām pārvietošanās spējām (*PRM*), kas, neskarot Regulas (EK) Nr. 1107/2006 noteikumus, ir ikviena persona, kuras pārvietošanās spējas ir ierobežotas kādas fiziskas (sensoriskas vai kustību, pastāvīgas vai īslaicīgas) invaliditātes, garīgas invaliditātes vai traucējumu vai jebkādu citu invaliditātes iemeslu vai vecuma dēļ;
 - 2) mazuļi un bērni bez pavadoņa; un
 - 3) deportētas personas, nepieļaujami pasažieri vai apcietinātas personas.
- b) SCP pārvadā, ievērojot ekspluatanta izstrādāto procedūru nosacījumus, kas garantē gaisa kuģa un personu uz tā klāja drošību.
- c) SCP nenosēdina un viņi neieņem vietas, no kurām var tieši piekļūt avārijas izejām vai kur viņu klātbūtne varētu:
 - 1) traucēt salona apkalpes locekļiem pildīt pienākumus;
 - 2) aizšķērsot piekļuvi avārijas aprīkojumam; vai
 - 3) kavēt evakuāciju gaisa kuģa avārijas gadījumā.
- d) Par SCP pārvadāšanu iepriekš informē kapteini.

CAT.OP.MPA.160 Bagāžas un kravas izvietošana

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka:

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

CAT.OP.MPA.165 Pasažieru sēdvietas

Ekspluatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pasažieri ieņem sēdvietas tā, lai ārkārtas evakuācijas gadījumā viņi varētu vislabāk palīdzēt un nekavētu lidmašīnas evakuāciju.

CAT.OP.MPA.170 Pasažieru instruktāža

Ekspluatants nodrošina:

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

CAT.OP.MPA.175 Lidojuma sagatavošana

- a) Katram paredzētajam lidojumam sagatavo ekspluatācijas lidojuma plānu, ņemot vērā gaisa kuģa darbības parametrus, citus ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgos gaidāmos apstākļus paredzētajā maršrutā un lidlaukos/attiecīgajās ekspluatācijas vietās.
- b) Lidojumu neveic, ja kapteinis nav pārliecināts, ka:
 - 1) ir ievērotas visas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a punkta 3. daļā 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 lidojumam vajadzīgās ekspluatācijas rokasgrāmatas daļas;
 - 4) gaisa kuģī ir dokumenti, papildinformācija un veidlapas, kam jābūt pieejamām saskaņā ar CAT.GEN.MPA.180;
 - 5) ir pieejamas paredzētajai gaisa kuģa ekspluatācijai vajadzīgās kartes, shēmas un pavaddokumenti vai līdzvērtīgi dati, tostarp dati par visām iespējami paredzamām novirzēm;
 - 6) lidlaukā ir pieejamas plānotajam lidojumam vajadzīgās attiecīgās iekārtas un dienesti;
 - 7) vajadzības gadījumā plānotajā lidojumā var ievērot ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumus par degvielu, smērvielām un skābekli, mazāko pieļaujamo drošo augstumu, lidlauka ekspluatācijas obligātajiem nosacījumiem un rezerves lidlauku pieejamību; un
 - 8) var ievērot jebkurus ekspluatācijas papildu ierobežojumus.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, ekspluatācijas lidojuma plāns nav vajadzīgs lidojumiem, ko veic saskaņā ar VFR:
 - 1) lidmašīnās, kas nav sarežģītas, ar dzinēju darbināmas lidmašīnas, kas paceļas un nolaižas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai
 - 2) helikopteros, kuru MCTOM ir 3175 kg vai mazāka, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, vietējā teritorijā atbilstīgi ekspluatācijas rokasgrāmatas noteikumiem.

CAT.OP.MPA.180 Lidlauku izvēle lidmašīnām

a) Ja meteoroloģisku apstākļu vai tehnisku iemeslu dēļ izlidošanas lidlauku nav iespējams izmantot par pacelšanās rezerves lidlauku, ekspluatants nosaka citu atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, lai to varētu sasniegt:

- 1) divdzinēju lidmašīnas:
 - i) vienu stundu ilgā lidojumā, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, ņemot vērā faktisko pacelšanās masu; vai
 - ii) ilgākais divās stundās ekspluatanta saskaņā ar *SPA.ETOPS* apstiprinātajā *ETOPS* novirzes laikā, ievērojot visus *MEL* noteiktos ierobežojumus, līdz ne vairāk par divām stundām, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, ņemot vērā faktisko pacelšanās masu;
- 2) trīs un četru dzinēju lidmašīnas — divu stundu ilgā lidojumā, nedarbojoties vienam dzinējam, ar kreisēšanas ātrumu saskaņā ar *AFM* mierīgos standarta atmosfēras apstākļos, ņemot vērā faktisko pacelšanās masu.

Ja *AFM* nav noteikts kreisēšanas ātrums, nedarbojoties vienam dzinējam, aprēķinos izmanto ātrumu, kādu sasniedz, atlikušajam dzinējam (dzinējiem) darbojoties lielākās nepārtrauktas vilkmes režīmā.

b) Ekspluatants izvēlas vismaz vienu rezerves galapunktu katram lidojumam saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*), izņemot gadījumus, kad galamērķa lidlauks ir izolēts lidlauks vai:

- 1) plānotā lidojuma ilguma no pacelšanās līdz nolaišanās brīdim vai gadījumā, kad veic lidojuma pārplānošanu gaisā saskaņā ar *CAT.OP.MPA.150.* punkta d) apakšpunktu, atlikušais lidojuma laiks līdz galamērķim nepārsniedz 6 stundas; un
- 2) galapunkta lidlaukā ir pieejami un izmantojami divi atsevišķi skrejceļi un atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes attiecībā uz galapunkta lidlauku rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās galapunktā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, mākoņu apakšējā robeža būs vismaz 2000 pēdu augstumā vai augstumā, kas ir par 500 pēdām lielāks par riņķošanas augstumu, izvēloties lielāko vērtību, un redzamība ir vismaz 5 km.

c) Ekspluatants izvēlas divus rezerves galapunkta lidlaukus, ja:

- 1) attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes galapunkta lidlaukam rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās galapunktā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laikapstākļi būs sliktāki nekā pašreizējie obligātie plānošanas nosacījumi; vai
- 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiskā informācija.

d) Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus ekspluatants norāda ekspluatācijas lidojuma plānā.

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

a) Lidojumiem meteoroloģiskos apstākļos, kad tos veic pēc instrumentu rādījumiem (*instrument meteorological conditions - IMC*) kapteinis izvēlas pacelšanās rezerves

lidlauku, līdz kuram iespējams nokļūt vienu stundu ilgā lidojumā parastajā kreisēšanas ātrumā, ja meteoroloģisku apstākļu dēļ nav iespējams atgriezties izlidošanas vietā.

- b) *IFR* vai *VFR* lidojumiem, navigāciju īstenojot, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, kapteinis ekspluatācijas lidojuma plānā nosaka vismaz vienu rezerves galamērķa lidlauku, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) galapunkta lidlauks atrodas piekrastes zonā un helikopters veic lidojumu no atklātas jūras;
 - 2) lidojumos uz jebkuru galapunktu uz zemes lidojuma ilgums un meteoroloģiskie apstākļi galvenokārt ir tādi, ka plānotajā ielidošanas laikā paredzētajā nosēšanās vietā nolaišanos un nosēšanos iespējams veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai
 - 3) plānotā nosēšanās vieta ir izolēta un alternatīva vieta nav pieejama — šajā gadījumā nosaka atgriešanās punktu (*PNR*).
- c) Ekspluatants izvēlas divus rezerves galapunkta lidlaukus, ja:
 - 1) attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes galapunkta lidlaukam rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās galapunktā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laikapstākļi būs sliktāki nekā pašreizējie obligātie plānošanas nosacījumi; vai
 - 2) nav pieejama nekāda meteoroloģiskā informācija par galapunkta lidlauku.
- d) Ekspluatants darbībā atklātā jūrā var izvēlēties rezerves galapunkta lidlaukus, piemērojot šādus kritērijus:
 - 1) rezerves galapunkta lidlauku atklātā jūrā izmanto pēc *PNR*; pirms *PNR* izmanto lidlauku, kas atrodas krastā;
 - 2) rezerves lidlaukam jābūt sasniedzamam, nedarbojoties vienam dzinējam;
 - 3) pēc iespējas jānodrošina helikopteru klāja pieejamība; lai noteiktu, vai konkrēto helikopteru klāju vai citu vietu iespējams izmantot kā konkrēta tipa helikoptera rezerves lidlauku, izvērtē katra ierosinātā atsevišķa helikopteru klāja vai citas vietas izmērus, konfigurāciju un šķēršļu pārlidošanas iespējas;
 - 4) izstrādā obligātos nosacījumus laikapstākļiem, ņemot vērā meteoroloģiskās informācijas precizitāti un ticamību;
 - 5) *MEL* iekļauj šim ekspluatācijas veidam paredzētus īpašus nosacījumus; un
 - 6) rezerves galapunkta lidlauku atklātā jūrā izvēlas tikai tad, ja ekspluatants ekspluatācijas rokasgrāmatā noteicis attiecīgu procedūru.
- e) Visus vajadzīgos rezerves lidlaukus ekspluatants norāda ekspluatācijas lidojuma plānā.

CAT.OP.MPA.185 Obligātie plānošanas nosacījumi *IFR* lidojumiem lidmašīnām

- a) Obligātie plānošanas nosacījumi pacelšanās rezerves lidlaukam.

Ekspluatants par pacelšanās rezerves lidlauku izvēlas lidlauku tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās, laikapstākļi būs tādi paši vai labāki nekā obligātie nosēšanās apstākļi saskaņā ar CAT.OP.MPA.110. Ja iespējams veikt tikai neprecīzus nolaišanās (*NPA*) un/vai riņķošanas

manevrus, ņem vērā mākoņu zemāko robežu. Ņem vērā visus ierobežojumus, kas saistīti ar darbībām, ko veic, nedarbojoties vienam dzinējam.

- b) Obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta rezerves lidlaukam, kas nav izolēts galapunkta lidlauks.

Ekspluatants izvēlas galapunkta lidlauku tikai tad, ja:

- 1) attiecīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās laika, laikapstākļi būs labāki nekā noteikts pašreizējos obligātajos plānošanas nosacījumos, proti:

- i) RVR/redzamība (*VIS*) noteikta saskaņā ar CAT.OP.MPA.110; un
ii) attiecībā uz *NPA* vai riņķošanu — mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par *MDH*;

vai

- 2) ir izvēlēti divi galapunkta rezerves lidlauki.

- c) Obligātie plānošanas nosacījumi nolaišanās rezerves lidlaukam, izolētam lidlaukam, rezerves lidlaukam maršrutā, ko var sasniegt ar iepildīto degvielas daudzumu (degvielas *ERA*), maršruta rezerves lidlaukam (*ERA*)

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

1. tabula. Obligātie plānošanas nosacījumi
Galapunkta rezerves lidlauks, izolēts galapunkta lidlauks, degvielas ERA un ERA lidlauks

Nolaišanās manevra veids	Obligātie plānošanas nosacījumi
<i>CAT II un III</i>	<i>CAT I RVR</i>
<i>CAT I</i>	<i>NPA RVR/VIS</i> Mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par <i>MDH</i>
<i>NPA</i>	<i>NPA RVR/VIS + 1000 m</i> Mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par <i>MDH + 200 pēdas</i>
Riņķošana	Riņķošana

CAT.OP.MPA.186 Obligātie plānošanas nosacījumi IFR lidojumiem helikopteriem

a) Obligātie plānošanas nosacījumi pacelšanās rezerves lidlaukam(-iem)

Ekspluatants par pacelšanās rezerves lidlauku vai nosēšanās vietu izvēlas lidlauku tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka laikā, kas sākas vienu stundu pirms paredzētās ierašanās pacelšanās rezerves lidlaukā un beidzas vienu stundu pēc paredzētās ierašanās, laikapstākļi būs tādi paši vai labāki nekā obligātie nosēšanās apstākļi saskaņā ar CAT.OP.MPA.110. Ja iespējams veikt tikai *NPA* manevrus, ņem vērā mākoņu zemāko robežu. Ņem vērā visus ierobežojumus, kas saistīti ar darbībām, ko veic, nedarbojoties vienam dzinējam.

b) Obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta lidlaukam un galapunkta rezerves lidlaukam(-iem)

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

- 1) neskarot CAT.OP.MPA.181. punkta d) apakšpunktu, obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta lidlaukam ir:
 - i) *RVR/VIS* noteikta saskaņā ar CAT.OP.MPA.110; un
 - ii) attiecībā uz *NPA* — mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par *MDH*; un
- 2) obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta rezerves lidlaukam(-iem) atbilst 1. tabulā norādītajiem.

1. tabula. Obligātie plānošanas nosacījumi galapunkta rezerves lidlaukam

Nolaišanās manevra veids	Obligātie plānošanas nosacījumi
<i>CAT II un III</i>	<i>CAT I RVR</i>
<i>CAT I</i>	<i>CAT I + redzamība 200 pēdas/400 m</i>
<i>NPA</i>	<i>NPA RVR/VIS + 400 m</i> Mākoņu zemākā robeža ir vienāda vai augstāka par <i>MDH + 200 pēdas</i>

CAT.OP.MPA.190 ATS lidojuma plāna iesniegšana

- Ja *ATS* lidojuma plāns nav iesniegts tāpēc, ka saskaņā ar gaisa satiksmes noteikumiem tāds nav jāiesniedz, iesniedz attiecīgu informāciju, kas vajadzības gadījumā ļauj iesaistīt avārijas dienestus.
- Veicot ekspluatāciju no vietas, kur *ATS* lidojuma plānu nav iespējams iesniegt, kapteinis vai ekspluatants *ATS* lidojuma plānu pārraida iespējami drīz pēc pacelšanās.

CAT.OP.MPA.195 Degvielas uzpildīšana / degvielas noliešana, pasažieriem kāpjot gaisa kuģī, uz gaisa kuģa klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa

- Gaisa kuģim *Avgas* (aviācijas degviela) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda/nenolej, pasažieriem iekāpjot gaisa kuģī, esot uz tā klāja vai izkāpjot no gaisa kuģa.
- Izmantojot citu veidu degvielu, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

CAT.OP.MPA.200 Viegli uzliesmojošas degvielas uzpildīšana/noliešana

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

CAT.OP.MPA.205 Lidmašīnu stumšana un vilkšana

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

CAT.OP.MPA.210 Apkalpes locekļi darba vietās

- Lidojumu apkalpes locekļi
 - Pacelšanās un nosēšanās laikā katrs lidojumu apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, atrodas savā darba vietā.
 - Visos pārējos lidojuma posmos katrs lidojumu apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, paliek savā darba vietā, izņemot gadījumus,

kad viņa prombūtne ir vajadzīga pienākumu izpildei saistībā ar darbību vai psiholoģiskas nepieciešamības dēļ — ar nosacījumu, ka vismaz viens atbilstīgi kvalificēts pilots visu laiku paliek pie lidmašīnas vadības instrumentiem.

- 3) Katrs lidojumu apkalpes loceklis, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, visos lidojuma posmos saglabā modrību. Zūdot modrībai, veic attiecīgus pretpasākumus. Ja kāds neparedzēti nogurst, var izmantot kapteiņa organizētu kontrolētu atpūtas procedūru, ja to pieļauj darba slodze. Aprēķinot lidojuma laika ierobežojumus, šādi organizētu kontrolētu atpūtu neuzskata par daļu no atpūtas perioda, tāpat to nevar izmantot, lai attaisnotu kāda pienākumu izpildes perioda pagarinājumu.

b) Salona apkalpes locekļi

Svarīgākajos lidojuma posmos salona apkalpes locekļi ieņem sēdvietas viņiem atvēlētās darba vietās un veic tikai tās darbības, kas vajadzīgas drošai lidmašīnas ekspluatēšanai.

CAT.OP.MPA.215 Austiņu lietošana lidmašīnās

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, ir austiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta. Austiņas kā galveno ierīci balss saziņai ar ATS lieto:
 - 1) lidlaukā:
 - i) balss sakaru iekārtā saņemot ATC atļauju izlidot; un
 - ii) dzinējiem darbojoties;
 - 2) lidojumā:
 - i) līdz pārejas augstumam; vai
 - ii) 10 000 pēdu augstumā, izvēloties lielāko vērtību;un
 - 3) ikreiz, kad to prasa kapteinis.
- b) Pildot a) apakšpunkta nosacījumus, austiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ir tādā stāvoklī, kas nodrošina divpusējus radiosakarus.

CAT.OP.MPA.216 Austiņu lietošana helikopteros

Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē, ir austiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar ATS.

CAT.OP.MPA.220 Palīgīdzekļi avārijas evakuācijai

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

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

- a) Apkalpes locekļi

- 1) Pacelšanās un nolaišanās laikā un kad vien pēc kapteiņa ieskatiem un drošības interesēs to uzskata par vajadzīgu, katrs apkalpes loceklis droši piesprādzējas, izmantojot visas tam paredzētās drošības jostas un ierobežotājsistēmas.
- 2) Pārējos lidojuma posmos katrs lidojumu apkalpes loceklis, atrodoties lidojumu apkalpes kabīnē savā darba vietā, ir piesprādzējies ar drošības jostu.

b) Pasažieri

- 1) Pirms pacelšanās un nolaišanās un lidmašīnas manevru laikā uz zemes, un apstākļos, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, kapteinis gādā, ka ikviens pasažieris uz gaisa kuģa klāja ir sēdvietā vai guļvietā, pareizi piesprādzējis savu drošības jostu vai ierobežotājsistēmu.
- 2) Eksploatants nosaka prasības, lai vairākas personas vienā sēdvietā drīkstētu sēdēt tikai īpašos sēdekļos. Kapteinis gādā, ka vairākas personas vienā sēdekļā drīkst būt tikai viens pieaugušais un viens mazulis, kas ir pareizi piesprādzēts ar jostas papildu cilpu vai citu ierobežotājierīci.

CAT.OP.MPA.230 Pasažieru salona un virtuves telpas(-u) nodrošināšana

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka pirms gaisa kuģa manevrēšanas uz zemes, pacelšanās un nolaišanās visas izejas un glābšanas ceļi ir brīvi no šķēršļiem.
- b) Kapteinis nodrošina, lai pirms pacelšanās un nolaišanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, visas iekārtas un bagāža būtu pareizi piestiprināta.

CAT.OP.MPA.235 Glābšanas vestes helikopteros

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

CAT.OP.MPA.240 Smēķēšana gaisa kuģī

Kapteinis nevienai personai gaisa kuģī neļauj smēķēt:

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

CAT.OP.MPA.245 Meteoroloģiskie apstākļi — prasības visiem gaisa kuģiem

- a) *IFR* lidojumos kapteinis:
 - 1) sāk pacelšanos; vai

2) turpina lidojumu aiz punkta, no kura piemēro pārskatīto ATS lidojuma plānu gadījumā, ja lidojuma laikā notiek pārplānošana,

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

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

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

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

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

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

CAT.OP.MPA.247 Meteoroloģiskie apstākļi — prasības helikopteriem

Prasības papildus CAT.OP.MPA.245

- a) Veicot *VFR* lidojumus ar helikopteru virs ūdens, kad zeme nav redzama, kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka mākoņu zemākā robeža dienā būs augstāk par 600 pēdām vai 1200 pēdām — naktī.
- b) Neskarot a) apakšpunktu: lidojumos starp helikopteru klājiem G kategorijas gaisa telpā, kur lidojuma posms virs ūdens ir īsāks par 10 jūras jūdzēm, *VFR* lidojumus var veikt, kad ierobežojumi ir vienādi vai labāki nekā tabulā norādītie.

1. tabula. Obligātie nosacījumi lidojumiem starp helikopteru klājiem G kategorijas gaisa telpā

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

* Mākoņu zemākajai robežai jābūt tik augstu, lai zem tās būtu iespējams lidot konkrētā augstumā, kur nav mākoņu.

** Helikopteru var ekspluatēt lidojumā, ja redzamība lidojuma laikā zem tā ir līdz 800 metriem un ja pastāvīgi ir redzams galapunkts vai papildu konstrukcijas.

*** Helikopterus var ekspluatēt lidojumā, ja redzamība lidojuma laikā zem tā ir līdz 1500 metriem un ja pastāvīgi ir redzams galapunkts vai papildu konstrukcijas.

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

CAT.OP.MPA.250 Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidlaukos

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atleidošanas un apleidojuma novēršanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, lai gaisa kuģi varētu droši ekspluatēt.
- b) Kapteinis sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas ir atļauts saskaņā ar a) apakšpunktu un atbilst *AFM* noteikumiem.

CAT.OP.MPA.255 Ledus un citi sārņotāji — procedūras lidojumā

- a) Ekspluatants izstrādā lidojumu procedūras iespējamās vai faktiskās apleidošanas apstākļos.
- b) Kapteinis sāk vai veic lidojumu iespējamās vai faktiskās apleidošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumus šādos apstākļos.
- c) Ja apleidojuma pakāpe ir lielāka par to, kādai ir sertificēts gaisa kuģis, vai ja gaisa kuģis, kas nav sertificēts lidojumiem konkrētos apleidojuma apstākļos, lidojumā apledo, kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apleidojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo *ATC* par ārkārtas situāciju.

CAT.OP.MPA.260 Degvielas un smērvielu krājumi

Kapteinis sāk vai pārplānošanas gadījumā turpina lidojumu tikai pēc tam, kad ir pārliecinājies, ka gaisa kuģī ir vismaz plānotais vajadzīgais degvielas un smērvielu daudzums, lai droši pabeigtu lidojumu paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

CAT.OP.MPA.265 Pacelšanās apstākļi

Pirms pacelšanās sākuma kapteinis pārliecinās, ka:

- a) saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantošanai paredzētā skrejceļa vai *FATO* stāvoklis netraucē droši pacelties un izlidot; un
- b) tiks ievēroti obligātie lidlauka ekspluatācijas nosacījumi.

CAT.OP.MPA.270 Mazākais pieļaujamais lidojuma augstums

Kapteinis vai pilots, kam ir uzticēts vadīt lidojumu, to neveic zemāk par mazāko pieļaujamo lidojuma augstumu, izņemot gadījumus, kad tas ir vajadzīgs, lai:

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

CAT.OP.MPA.275 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

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

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

CAT.OP.MPA.280 Degvielas apsaimniekošana lidojumā lidmašīnās

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

- a) Degvielas daudzuma pārbaudes lidojumā
 - 1) Kapteinis nodrošina, ka lidojuma laikā degvielas daudzumu pārbauda, ievērojot noteiktos intervālus. Atlikušo izmantojamās degvielas daudzumu reģistrē un izvērtē, lai:
 - i) faktiski patērēto degvielas daudzumu salīdzinātu ar plānoto;
 - ii) pārliecinātos, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums ir pietiekams, lai pabeigtu lidojumu saskaņā ar b) apakšpunktu; un
 - iii) aprēķinātu paredzamo izmantojamās degvielas daudzumu pēc nosēšanās galapunkta lidlaukā.
 - 2) Attiecīgos degvielas datus reģistrē.
- b) Degvielas apsaimniekošana lidojumā
 - 1) Lidojumu vada tā, lai paredzamais izmantojamās degvielas daudzums pēc nosēšanās galapunkta lidlaukā nav mazāks par:
 - i) vajadzīgās rezerves degvielas daudzumu, kam pieskaita galīgo rezerves degvielas daudzumu; vai
 - ii) galīgo rezerves degvielas daudzumu, ja nav prasīts noteikt rezerves lidlauku.
 - 2) Ja lidojuma laikā veiktā degvielas pārbaudē aprēķinātais atlikušās degvielas daudzums, ielidojot galapunktā, ir mazāks par:

- i) vajadzīgās rezerves degvielas un galīgo rezerves degvielas kopējo daudzumu, kapteinim jāņem vērā satiksmes un ekspluatācijas apstākļi galapunkta lidlaukā, galapunkta rezerves lidlaukā vai jebkurā citā atbilstīgā lidlaukā, lai pieņemtu lēmumu, vai turpināt lidojumu uz galapunkta lidlauku vai citu lidlauku, lai veiktu drošu nosēšanos ar degvielas daudzumu, kas nebūtu mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu; vai
 - ii) galīgo rezerves degvielas daudzumu, ja nav prasīts noteikt rezerves lidlauku, kapteinis veic vajadzīgos pasākumus, lai turpinātu lidojumu uz atbilstīgu lidlauku, lai veiktu drošu nosēšanos ar degvielas daudzumu, kas nebūtu mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu.
- 3) Kapteinis izsludina avārijas situāciju, ja aprēķinātais izmantojamās degvielas daudzums, nosēžoties tuvākajā atbilstīgajā lidlaukā, kur iespējams veikt drošu nosēšanos, ir mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu.
- 4) Papildnosacījumi īpašām procedūrām
- i) Lidojumā īstenojot *RCF* procedūru, lai turpinātu lidojumu uz pirmā galapunkta lidlauku, kapteinis nodrošina, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums galapunktā ir vismaz šāda degvielas daudzuma kopsumma:
 - A) degviela lidojumam no lēmuma pieņemšanas punkta uz pirmā galapunkta lidlauku;
 - B) rezerves degvielas daudzums 5 % apmērā no degvielas daudzuma, kas vajadzīgs lidojumam no lēmuma pieņemšanas punkta uz pirmā galapunkta lidlauku;
 - C) rezerves degvielas daudzums pirmā galapunkta lidlaukam, ja ir prasīts noteikt pirmā galapunkta rezerves lidlauku;
 - D) galīgais rezerves degvielas daudzums.
 - ii) Lidojumā īstenojot *PDP* procedūru, lai turpinātu lidojumu uz galapunkta lidlauku, kapteinis nodrošina, ka atlikušais izmantojamās degvielas daudzums *PDP* ir vismaz šāda degvielas daudzuma kopsumma:
 - A) degviela lidojumam no *PDP* uz galapunkta lidlauku;
 - B) rezerves degvielas daudzums lidojumam no *PDP* uz galapunkta lidlauku; un
 - C) papildu degviela.

CAT.OP.MPA.281 Degvielas apsaimniekošana lidojumā helikopteros

- a) Ekspluatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu, ka lidojuma laikā pārbauda un apsaimnieko degvielas daudzumu.
- b) Kapteinis nodrošina, ka izmantojamās atlikušās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku vai ekspluatācijas vietu, kur iespējams droši nolaisties, neizlietojot galīgo rezerves degvielas krājumu.
- c) Kapteinis izsludina avārijas situāciju, ja faktiskais izmantojamās degvielas daudzums helikopterā ir mazāks par galīgo rezerves degvielas daudzumu.

CAT.OP.MPA.285 Papildu skābekļa lietošana

Kapteinis nodrošina, lai lidmašīnas apkalpes locekļi, kas iesaistīti tādu pienākumu izpildē, kuri ir būtiski lidmašīnas drošai ekspluatācijai, lidojuma laikā pastāvīgi lietotu papildu skābekli ikreiz, kad lidojuma augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu, kā arī ikreiz, kad lidojuma augstums pārsniedz 13 000 pēdu.

CAT.OP.MPA.290 Zemes tuvuma noteikšana

Ja kāds lidojumu apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, kapteinis vai pilots, kam ir uzticēta lidojuma vadība, veic tūlītējas korekcijas, nodrošinot drošus lidojuma apstākļus.

CAT.OP.MPA.295 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmas (ACAS) izmantošana lidmašīnās

- a) Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka, ja ir uzstādīta ACAS un tā ir darba kārtībā, to lidojumā izmanto tādā režīmā, kas, konstatējot pārmērīgu tuvošanos citam gaisa kuģim, lidojumu apkalpei ģenerē sadursmes novēršanas norādes (RA), izņemot gadījumus, kad nestandarta procedūras vai darbību ierobežojošu nosacījumu dēļ jāaptur RA režīms, ko izmanto tikai gaisa satiksmes konsultācijām (TA) vai līdzvērtīgām darbībām.
- b) Ja ACAS ģenerējusi RA:
 - 1) pilots, kam uzticēta lidojuma vadība, nekavējoties izpilda RA norādes arī tad, ja tās ir pretrunā ATC norādēm, izņemot gadījumus, kad šāda rīcība apdraudētu gaisa kuģa drošību;
 - 2) tiklīdz lidojumu apkalpes darba slodzes dēļ iespējams, attiecīgajai ATC nodaļai ziņo par jebkurām RA, kuru dēļ bijis jānovirzās no tā brīža ATC norādēm vai pielaiDES; un,
 - 3) kad riskantā situācija ir atrisināta:
 - i) nekavējoties atjauno gaisa kuģa lidojuma atbilstību ATC norādēm vai lidojuma atļaujas nosacījumiem un par manevru ziņo ATC; vai
 - ii) ievēro atbilstību jebkurai grozītai ATC atļaujai vai izdotai norādei.

CAT.OP.MPA.296 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēmas (ACAS) izmantošana helikopteros

Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka, ja ir uzstādīta ACAS un tā ir darba kārtībā, to lidojumā izmanto tādā režīmā, kas ļauj parādīt TA.

CAT.OP.MPA.300 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi

Pirms sākt nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā un izmantošanai paredzētā skrejceļa vai FATO stāvoklis nekavē drošu nolaišanos, nosēšanos vai otro riņķi, ņemot vērā ekspluatācijas informāciju ekspluatācijas rokasgrāmatā.

CAT.OP.MPA.305 Nolaišanās sākums un turpinājums

- a) Kapteinis vai pilots, kam uzticēta lidojuma vadība, neatkarīgi no ziņotās RVR/VIS var sākt instrumentālu nolaišanos.

- b) Ja ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos neturpina:
 - 1) zem 1000 pēdu augstuma virs lidlauka; vai
 - 2) nolaišanās beigu posmā, ja *DA/H* vai *MDA/H* virs lidlauka ir lielāks par 1000 pēdām.
- c) Ja *RVR* nav pieejama, *RVR* vērtības var iegūt, pārrēķinot ziņoto redzamību.
- d) Ja pēc 1000 pēdu augstuma virs lidlauka šķērsošanas ziņotā *RVR/VIS* ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos var turpināt līdz *DA/H* vai *MDA/H* augstumam.
- e) Nolaišanos zemāk par *DA/H* vai *MDA/H* augstumu var turpināt un nosēšanos var pabeigt, ja *DA/H* vai *MDA/H* augstumā var pamanīt un neizlaist no redzesloka attiecīgajam nolaišanās manevram un izmantojamajam skrejceļam atbilstīgos vizuālos orientierus.
- f) Noteicošā vienmēr ir nosēšanas zonas *RVR*. Ja ir paziņota un ja tas ir būtiski, noteicoša ir arī viduspunkta un apstāšanās beigu punkta *RVR*. Mazākā pieļaujamā *RVR* vērtība viduspunktam ir 125 m vai *RVR*, kas vajadzīga nosēšanās zonai, ja tā ir mazāka, un 75 m — apstāšanās beigu punktā. Gaisa kuģiem, kur uzstādītas izskrējiena vadības vai kontroles sistēmas, minimālā *RVR* vērtība viduspunktam ir 75 m.

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

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

CAT.OP.MPA.315 Ziņošana par helikopteru lidojuma laika ilgumu

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

CAT.OP.MPA.320 Gaisa kuģu klasifikācija

- a) Gaisa kuģu klasifikācijas pamatā ir norādītais ātrums pie sliekšņa (V_{AT}), kas ir līdzvērtīgs iekrišanas ātrumam (V_{SO}), reizinātam ar 1,3, vai vienam iekrišanas ātruma (V_{S1g}) g (gravitāte), reizinātam ar 1,23, nosēšanās konfigurācijā ar maksimālo sertificēto nosēšanās masu. Ja ir pieejams gan V_{SO} , gan V_{S1g} , izmanto lielāko aprēķināto V_{AT} .
- b) Izmanto tabulā precizētās gaisa kuģu kategorijas.

1. tabula. Gaisa kuģu kategorijas, kas atbilst V_{AT} vērtībām

Gaisa kuģa kategorija	V_{AT}
A	Mazāks par 91 mezglu
B	No 91 līdz 120 mezgliem

IV pielikums — CAT daļa

C	No 121 līdz 140 mezgliem
D	No 141 līdz 165 mezgliem
E	No 166 līdz 210 mezgliem

- c) Nosēšanās konfigurāciju, kas jāņem vērā, norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- d) Ekspluatants, lai noteiktu V_{AT} , var piemērot mazāku nosēšanās masas lielumu, ja to apstiprina kompetentā iestāde. Šāda mazāka nosēšanās masa ir pastāvīgs lielums, un tā nav atkarīga no standarta ekspluatācijas apstākļu maiņas.

C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi

1. sadaļa — Lidmašīnas

1. nodaļa — Vispārējās prasības

CAT.POL.A.100 Kategorijas

- a) Lidmašīnas ekspluatāciju veic saskaņā ar prasībām, ko piemēro katrai kategorijai atbilstīgi tās veiktspējai.
- b) Ja konstrukcijas īpatnību dēļ nav iespējams panākt pilnīgu atbilstību šajā sadaļā noteiktajām piemērojamām prasībām, ekspluatants piemēro apstiprinātus veiktspējas standartus, lai garantētu drošības līmeni, kas līdzvērtīgs līmenim, kas noteikts attiecīgajā nodaļā.

CAT.POL.A.105 Vispārējās prasības

- a) Lidmašīnas masa:
 - 1) pacelšanās sākumā; vai
 - 2) lidojuma pārplānošanas gadījumā — brīdī, no kura piemēro pārskatītu ekspluatācijas lidojuma plānu,nav lielāka par masu, ar kuru var ievērot attiecīgās nodaļas prasības veicamajam lidojumam. Var pieļaut atkāpes attiecībā uz paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas kravas.
- b) Apstiprinātos veiktspējas datus, kas norādīti lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā, izmanto, lai noteiktu atbilstību konkrētās nodaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem, kā noteikts attiecīgajā nodaļā. Šos citus datus ekspluatants norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā. Piemērojot faktorus, kas noteikti attiecīgajā nodaļā, var ņemt vērā visus darbības faktorus, kas lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā jau ir iestrādāti veiktspējas datos, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkāršas piemērošanas.
- c) Pienācīgi ņem vērā lidmašīnas konfigurāciju, vides apstākļus un to sistēmu darbību, kas var nelabvēlīgi ietekmēt veiktspēju.
- d) Veiktspējas vajadzībām mitru skrejceļu, kas nav zāles skrejceļš, var uzskatīt par sausu.
- e) Ekspluatants, izvērtējot atbilstību piemērojamās nodaļās noteiktajām pacelšanās prasībām, ņem vērā kartēšanas precizitāti.

2. nodaļa — A klases lidmašīnas

CAT.POL.A.200 Vispārējās prasības

- a) Lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā apstiprinātos veiktspējas datus vajadzības gadījumā papildina ar citiem datiem, ja apstiprinātie veiktspējas dati lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā nav pietiekami attiecībā uz šādiem faktoriem:
- 1) loģiski paredzami nelabvēlīgi ekspluatācijas apstākļi, piemēram, pacelšanās un nosēšanās uz skrejceļiem, uz kuriem ir sārņi; un
 - 2) dzinēju atteice jebkurā lidojuma posmā.
- b) Ja skrejceļš ir slapjš un klāts ar sārņiem, izmanto veiktspējas datus, kas noteikti saskaņā ar lielu lidmašīnu sertifikācijai piemērojamām prasībām, vai līdzvērtīgus datus.
- c) Citus datus, kas minēti a) apakšpunktā, kā arī b) apakšpunktā minētās līdzvērtīgās prasības norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.

CAT.POL.A.205 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā noteikto pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.
- b) Nosakot maksimālo pieļaujamo pacelšanās masu, ievēro šādas prasības:
- 1) paātrinājuma un apstāšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo paātrinājuma un apstāšanās attālumu (ASDA);
 - 2) pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu, šķēršļbrīvās joslās garumam nepārsniedzot pusi no pieejamā pacelšanās ceļa (TORA);
 - 3) pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par TORA;
 - 4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V_1 vienoto vērtību; un
 - 5) uz slapja vai ar sārņiem klāta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.
- c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:
- 1) barometrisko augstumu lidlaukā;
 - 2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;
 - 4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;
 - 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un
 - 6) skrejceļa garuma zaudējumus (ja tādi ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

CAT.POL.A.210 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā

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

CAT.POL.A.215 Viena dzinēja atteice lidojumā (OEI)

- a) Vienam dzinējam nedarbojoties lidojumā, *AFM* norādītajiem tīras lidojuma trajektorijas datiem lidojumam paredzētajos laikapstākļos visos maršruta punktos jāatbilst b) vai c) apakšpunktam noteiktajiem datiem. Tīrai trajektorijai jābūt ar pozitīvu slīpumu 1500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts nolaisties pēc viena dzinēja atteices. Tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ņem vērā šo sistēmu ietekmi uz lidojuma tīro trajektoriju.
- b) Tīrai trajektorijai maršrutā jābūt pozitīvai vismaz 1000 pēdu augstumā virs visu veidu reljefa un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām pusēm no paredzētā kursa.
- c) Tīrai trajektorijai jāļauj lidmašīnai turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var nosēsties saskaņā ar attiecīgi CAT.POL.A.225 vai CAT.POL.A.230. Tīrai trajektorijai vismaz 2000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm, ja:
 - 1) paredz, ka dzinējs pārstās darboties vissvarīgākajā maršruta punktā;
 - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
 - 3) atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi; un
 - 4) lidlauks, kur lidmašīnai paredzēts nosēsties pēc dzinēja atteices, atbilst šādiem kritērijiem:
 - i) ir ievērotas ar tehnisko raksturojumu saistītas prasības konkrētai nosēšanās masai; un
 - ii) meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes un ziņojumi par lidlauka stāvokli rāda, ka paredzētajā nosēšanās laikā var veikt drošu nosēšanos.
- d) Eksploatants b) un c) punktā minētās platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte atbilst vismaz 5. nepieciešamās navigācijas precizitātes (*RNP5*) tipam.

CAT.POL.A.220 Divu dzinēju atteice lidojumā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem

- a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk par attālumu, ko tā veic 90 minūtēs ar ilgtermiņa kreisēšanas ātrumu, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā mierīgos laikapstākļos no tāda lidlauka, kas atbilst veikspējas kritērijiem, ko piemēro paredzētajai nosēšanās masai, izņemot gadījumus, ja tas ir saskaņā ar b) līdz f) apakšpunktu.
- b) Ja, lidmašīnai lidojot maršrutā, pārstāj darboties divi dzinēji, tīras trajektorijas datiem jābūt tādiem, lai paredzētos meteoroloģiskos apstākļos lidmašīna turpinātu lidojumu no punkta, kurā uzskata, ka abi dzinēji reizē pārstājuši darboties, uz lidlauku, kur var nolaisties un pilnībā apstāties, izmantojot paredzēto nosēšanās procedūru gadījumam, ja divi dzinēji nedarbojas. Tīrai trajektorijai vismaz 2000 pēdu augstumā jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm. Tādā augstumā un tādos meteoroloģiskos apstākļos, kad jāizmanto sistēmas aizsardzībai pret ledu, ņem vērā šo sistēmu ietekmi uz lidojuma tīrās

trajektorijas datiem. Ja navigācijas precizitāte neatbilst vismaz *RNP5*, ekspluatants noteikto platuma robežu palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm).

- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstās darboties vissvarīgākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētai nosēšanās masai piemērojamajiem veiktspējas kritērijiem, kas ir lielāks par attālumu, ko lidmašīna veic 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem darbojoties, standarta temperatūrā, mierīgos laikapstākļos.
- d) Tīrai trajektorijai jābūt ar pozitīvu slīpumu 1500 pēdu augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts nolaisties pēc divu dzinēju atteices.
- e) Atbrīvošanos no degvielas atļauj tādā apjomā, lai spētu sasniegt lidlauku ar vajadzīgo degvielas rezervi, ja izmanto drošu procedūru.
- f) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par to masu, kurā ietilptu degviela, kas vajadzīga, lai turpinātu lidojumu uz to lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 1500 pēdu augstumā tieši virs nosēšanās zonas un tad šādā augstumā lidotu vēl 15 minūtes.

CAT.POL.A.225 Nosēšanās galapunkta un rezerves lidlaukos

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

CAT.POL.A.230 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētā nosēšanās laikā galapunkta lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs skrejceļa sliekšņa:
 - 1) turboreaktīvajām lidmašīnām — 60 % no pieejamā nosēšanās attāluma (*LDA*); vai
 - 2) turbopropelleru lidmašīnām — 70 % no *LDA*.
- b) Veicot stāvas nolaišanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās attāluma datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet ne mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POL.A.245. prasības.
- c) Veicot īsas nosēšanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās attāluma datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POL.A.250. prasības.
- d) Nosakot nosēšanās masu, ekspluatants ņem vērā:
 - 1) augstumu virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ceļavēja komponentes; un
 - 3) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā, ja tas ir lielāks par ± 2 %.
- e) Lai nosēdinātu lidmašīnu, pieņem, ka:
 - 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un

- 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā un ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.
- f) Ja ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 1. daļai attiecībā uz galapunkta lidlauku ar vienu skrejceļu, kur nosēšanās ir atkarīga no konkrētās vēja komponentes, lidmašīnu var nosēdināt, ja ir izvēlēti divi rezerves lidlauki, kur iespējams pilnībā ievērot atbilstību a) līdz e) apakšpunktam. Pirms nolaišanās sākuma, lai veiktu nosēšanos galapunkta lidlaukā, kapteinis pārliecinās, ka nosēšanos var veikt pilnīgi saskaņā ar a) līdz d) apakšpunktu un CAT.POL.A.225.
- g) Ja attiecībā uz galapunkta lidlauku ekspluatants nevar nodrošināt atbilstību e) apakšpunkta 2. daļai, lidmašīnu var nosēdināt, ja ir izvēlēts rezerves lidlauks, kur iespējams pilnībā ievērot atbilstību a) līdz e) apakšpunktam.

CAT.POL.A.235 Nosēšanās uz slapjiem un ar sārņiem klātiem skrejceļiem

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, LDA jābūt vismaz 115 % no vajadzīgā nosēšanās attāluma, kas noteikts saskaņā ar CAT.POL.A.230.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt klāts ar sārņiem, LDA jāatbilst vismaz attālumam, kas noteikts saskaņā ar a) apakšpunktu, vai vismaz 115 % no nosēšanās attāluma, kas noteikts saskaņā ar apstiprinātiem nosēšanās datiem par skrejceļiem, kas klāti sārņiem, vai līdzīgiem datiem, izvēloties lielāko vērtību. Ja jāpiemēro līdzvērtīgi nosēšanās attāluma dati, ekspluatants to norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- c) Ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir īpaša papildinformācija par nosēšanās attālumiem uz slapjiem skrejceļiem, uz slapja skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās attālumu, nekā noteikts a) apakšpunktā, tomēr ne mazāku, kā noteikts CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunktā.
- d) Ja lidmašīnas ekspluatācijas rokasgrāmatā ir īpaša papildinformācija par nosēšanās attālumiem uz piesārņotiem skrejceļiem, uz īpaši sagatavota sārņiem klāta skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās attālumu, nekā noteikts a) apakšpunktā, tomēr ne mazāku, kā noteikts CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunktā.
- e) Lai nodrošinātu atbilstību b), c) un d) apakšpunktam, attiecīgi piemēro CAT.POL.A.230 noteiktos kritērijus ar tādu izņēmumu, ka CAT.POL.A.230. punkta a) apakšpunktu nepiemēro b) punktam.

CAT.POL.A.240 Palielinātu sānsveres leņķu apstiprināšana

- a) Lai izmantotu palielinātus sānsveres leņķus, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šo atļauju, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
- 1) AFM ir apstiprināti dati par vajadzīgo darbības ātruma palielinājumu un dati, kas ļauj konstruēt lidojuma trajektoriju, ņemot vērā palielinātus sānsveres leņķus un ātrumu;
 - 2) ir pieejama vizuāla informācija, lai nodrošinātu navigācijas precizitāti;
 - 3) katram skrejceļam ir noteikti obligātie meteoroloģiskie nosacījumiem un vēja ierobežojumi;

- 4) lidojumu apkalpei ir atbilstīgas zināšanas par paredzētā lidojuma maršrutu un lidlaukiem, kā arī procedūrām, kas jāievēro saskaņā ar ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Stāvas nolaišanās manevru apstiprināšana

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

CAT.POL.A.250 Īsas nosēšanās manevru apstiprināšana

- a) Lai veiktu īsas nosēšanās manevrus, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šo atļauju, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
 - 1) attālumā, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var iekļaut izmantojamās deklarētās drošās zonas garumu, pieskaitot deklarēto *LDA*;
 - 2) valsts, kurā atrodas lidlauks, ir noteikusi, ka sabiedrības interesēs attiecīgais manevrs jāizmanto lidostas tāluma vai fizisku ierobežojumu dēļ, kas saistīti ar skrejceļa paplašināšanu;
 - 3) parastā glisādes trajektorijā vertikālais attālums starp pilota acu augstumu un riteņu zemāko daļu nepārsniedz 3 metrus;
 - 4) *RVR/VIS* nedrīkst būt mazāka par 1500 m, un ekspluatācijas rokasgrāmatā ir noteikti vēja ātruma ierobežojumi;
 - 5) ir noteiktas un tiek ievērotas prasības pilotu obligātajai kvalifikācijai, apmācībai un zināšanām par lidlauku;

- 6) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma ir 50 pēdas;
- 7) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot valsts, kurā ir lidlauks;
- 8) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;
- 9) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkāršu skrejceļa platumu vai divkāršu spārnu plētuma platumu, izvēloties lielāko faktoru, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa centra līnijas;
- 10) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt kļūdainu manevru veikušu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsās nosēšanās manevriem;
- 11) deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % uz augšu vai 2 % uz leju nosēšanās virzienā;
- 12) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturlielumus, orogrāfiskas iezīmes nolaišanās zonā, pieejamos nolaišanās līdzekļus un apsvērumus par otro riņķi/ierobežotu nosēšanos.

3. nodaļa — B klases lidmašīnas

CAT.POL.A.300 Vispārējas prasības

- a) Eksploatants viendzinēja lidmašīnas neekspluatē:
 - 1) naktī; vai
 - 2) *IMC* tās ekspluatē vienīgi saskaņā ar īpašiem *VFR*.
- b) Eksploatants divdzinēju lidmašīnas, kas neatbilst CAT.POL.A.340. punktā noteiktajām augstuma uzņemšanas prasībām, ekspluatē kā viendzinēja lidmašīnas.

CAT.POL.A.305 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.
- b) *AFM* noteiktais parastais pacelšanās attālums nedrīkst būt garāks par:
 - 1) pieejamo pacelšanās ieskrējiena ceļa (*TORA*) garumu, kas reizināts ar koeficientu 1,25; vai
 - 2) ja ir pieejams bremzēšanas ceļš un/vai šķēršļbrīva josla:
 - i) *TORA*;
 - ii) pieejamo pacelšanās ieskrējiena attālumu (*TODA*), kas reizināts ar koeficientu 1,15; vai
 - iii) pieejamo paātrinātās apstāšanās attālumu (*ASDA*), kas reizināts ar koeficientu 1,3.
- c) Pierādot atbilstību b) apakšpunktam, ņem vērā:
 - 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
 - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
 - 4) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;
 - 5) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā; un
 - 6) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

CAT.POL.A.310 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā — daudzdzinēju lidmašīnas

- a) Pacelšanās trajektoriju lidmašīnām ar diviem vai vairākiem dzinējiem nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot $0,125 \times D$, ja *D* ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām vai pacelšanās attāluma beigām, ja pirms *TODA* beigām ir plānots pagrieziens, izņemot gadījumus, kas noteikti b) un c) apakšpunktā. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$. Pieņem, ka:

- 1) pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs zemes CAT.POL.A.305. punkta b) apakšpunktā noteiktā pacelšanās attāluma beigās un beidzas 1500 pēdu augstumā virs zemes;
 - 2) pirms lidmašīna sasniegusi 50 pēdu augstumu virs zemes, tai nav sānsveres, bet pēc tam sānsveres leņķis nepārsniedz 15° ;
 - 3) pacelšanās laikā darbojas visi dzinēji un būtiski svarīgs dzinējs pārtrauc darboties tajā pacelšanās trajektorijas punktā, kurā paredz, ka ir zaudēts vizuālais kontakts ar šķēršļu pārlidošanai vajadzīgajiem orientieriem;
 - 4) pacelšanās trajektorijas gradients no 50 pēdu augstuma līdz pieņemtajam augstumam, kurā pārstāj darboties dzinējs, ir vienāds ar vidējo gradientu, visiem dzinējiem darbojoties, augstuma uzņemšanas posmā un pārejā uz maršruta konfigurāciju, kas reizināts ar koeficientu 0,77; un
 - 5) pacelšanās trajektorijas gradients no saskaņā ar a) apakšpunkta 4. daļu sasniegtā augstuma līdz pacelšanās trajektorijas beigām ir vienāds ar *AFM* norādīto augstuma uzņemšanas gradientu, maršrutā nedarbojoties vienam dzinējam.
- (b) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ kurss nav jāmaina par vairāk kā 15° , ekspluatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums par:
- 1) 300 m, ja lidojums notiek apstākļos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija vai ir pieejami navigācijas līdzekļi, kas pilotam ļauj saglabāt tikpat precīzu paredzēto trajektoriju; vai
 - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- c) Gadījumos, kad paredzētās trajektorijas dēļ vajadzīgais kurss jāmaina par vairāk nekā 15° , ekspluatantam nav jāņem vērā šķēršļi, kam ir lielāks sānu attālums par:
- 1) 600 m — lidojumos, kad iespējama kursa vadības vizuāla navigācija; vai
 - 2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā:
- 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
 - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un
 - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.

CAT.POL.A.315 Daudzdzinēju lidmašīnu vadība maršrutā

- a) Lidmašīna lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos un nedarbojoties vienam dzinējiem, atlikušajiem dzinējiem darbojoties maksimālajā nepārtrauktas jaudas režīmā, spēj turpināt lidojumu attiecīgā minimālā vai lielākā augstumā, lai veiktu drošu lidojumu atbilstīgi aprakstam ekspluatācijas rokasgrāmatā, līdz 1000 pēdām virs lidlauka, kur var ievērot veikspējas prasības.
- b) Pieņem, ka dzinēja atteices punktā:

- 1) lidmašīna nelidos augstumā, kas pārsniegs augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, visiem dzinējiem darbojoties maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
- 2) maršruta gradients, vienam dzinējam nedarbojoties, attiecīgi ir augstuma zaudēšanas vai augstuma uzņemšanas bruto gradients, kas ir palielināts par 0,5 % vai samazināts par 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Viendzinēja lidmašīnu vadība maršrutā

- a) Lidmašīna lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos un gadījumā, kad nedarbojas viens dzinējs, spēj sasniegt vietu, kur var veikt drošu piespiedu nolaišanos.
- b) Pieņem, ka dzinēja atteices punktā:
 - 1) lidmašīna nelidos augstumā, kas pārsniegs augstumu, kādā lidmašīnas augstuma uzņemšanas koeficients, vienam dzinējam darbojoties maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā, ir vienāds ar 300 pēdām minūtē; un
 - 2) maršruta gradients lidojuma laikā ir nolaišanās bruto gradients, kas palielināts par 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Nosēšanās galapunkta un rezerves lidlaukos

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

CAT.POL.A.330 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētā nosēšanās laikā galapunkta lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % robežās no galapunkta lidlaukā LDA, ņemot vērā:
 - 1) augstumu virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu; un
 - 4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.
- b) Veicot stāvas nolaišanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās attāluma datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, par pamatu ņemot ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, bet nav mazāks par 35 pēdām, un ievēro CAT.POL.A.345. prasības.
- c) Veicot īsas nosēšanās procedūras, ekspluatants izmanto nosēšanās attāluma datus, kas noteikti saskaņā ar a) apakšpunktu, un ievēro CAT.POL.A.350. prasības.
- d) Lidmašīnas nosēdināšanai, ievērojot a) līdz c) apakšpunktā noteiktās prasības, pieņem, ka:
 - 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un

- 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.
- e) Ja ekspluatants galapunkta lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību d) apakšpunkta 2. daļai, lidmašīnu drīkst nosēdināt tikai tad, ja ir izvēlēts rezerves lidlauks, kur atbilstību a) līdz d) apakšpunktam var ievērot pilnībā.

CAT.POL.A.335 Nosēšanās uz slapjiem un ar sārņiem klātiem skrejceļiem

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, *LDA* jābūt vienādam ar vai lielākam par vajadzīgo nosēšanās attālumu, kas noteikts saskaņā ar CAT.POL.A.330 un reizināts ar koeficientu 1,15.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt klāts ar sārņiem, nosēšanās attālums nedrīkst būt lielāks par *LDA*. Ekspluatācijas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās attāluma datus.
- c) Ja *AFM* ir īpaša papildinformācija par nosēšanās attālumiem uz slapjiem skrejceļiem, tad uz slapja skrejceļa var izmantot īsāku nosēšanās attālumu par a) apakšpunktā noteikto, tomēr ne mazāku par CAT.POL.A.330. punkta a) apakšpunktā noteikto attālumu.

CAT.POL.A.340 Augstuma uzņemšanas prasības pacelšanās un nosēšanās laikā

Divdzinēju lidmašīnu ekspluatants pacelšanās un nosēšanās sākumā ievēro šādas prasības.

- a) Augstuma uzņemšana pacelšanās laikā
 - 1) Visi dzinēji darbojas
 - i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas trajektorijas gradients pēc pacelšanās ir vismaz 4 %:
 - A) visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā;
 - B) ar izlaistu šasiju, izņemot gadījumus, kad šasiju var ievilkt nepilnās 7 sekundēs, to var uzskatīt par ievilktu;
 - C) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un
 - D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par lielāko no $1,1 V_{MC}$ (minimālais ātrums uz zemes vai tuvu zemei) un $1,2 V_{S1}$ (iekrišanas ātrums vai minimālais stabila lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā).
 - 2) Viens dzinējs nedarbojas
 - i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas trajektorijas gradients pēc pacelšanās 400 pēdu ir mērāms pozitīvi:
 - A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajam dzinējam darbojoties pacelšanās jaudas režīmā;
 - C) ar ievilktu šasiju;
 - D) ar spārna aizplākšņiem pacelšanās pozīcijā(-s); un

- E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, ko sasniedz 50 pēdu augstumā.
- ii) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas trajektorijas gradients pēc pacelšanās 1500 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas ir vismaz 0,75 %:
 - A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajam dzinējam nedarbojoties intensīvāk kā maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā;
 - C) ar ievilkto šasiju;
 - D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
 - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par $1,2 V_{S1}$.
- b) Augstuma uzņemšana nosēšanās laikā
 - 1) Visi dzinēji darbojas
 - i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas trajektorijas slīpums ir vismaz 2,5 %:
 - A) ar jaudu jeb vilkmi, kas nav lielāka par to, kāda pieejama 8 sekundēs pēc vadības sviru izkustināšanas no lidojuma minimālās jaudas pozīcijas;
 - B) ar izlaistu šasiju;
 - C) ar spārnu aizplākšņiem nosēšanās pozīcijā(-s); un
 - D) ar augstuma uzņemšanas ātrumu V_{REF} (nosēšanās atsaucē ātrums).
 - 2) Viens dzinējs nedarbojas
 - i) Vienmērīgas augstuma uzņemšanas trajektorijas gradients 1500 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas ir vismaz 0,75 %:
 - A) svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un tā propelleram atrodoties mazākās pretestības pozīcijā;
 - B) atlikušajam dzinējam nedarbojoties intensīvāk kā maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā;
 - C) ar ievilkto šasiju;
 - D) ar ievilktiem spārnu aizplākšņiem; un
 - E) ar augstuma uzņemšanas ātrumu, kas nav mazāks par $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Stāvas nolaišanās manevru apstiprināšana

- a) Kompetentā iestāde apstiprina stāvas nolaišanās manevrus, kad izmanto $4,5^\circ$ vai lielākus slīdēšanas leņķus un ekrāna augstumu, kas mazāks par 60 pēdām, tomēr ne mazāks par 35 pēdām.
- b) Lai saņemtu šo atļauju, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
 - (1) AFM ir noteikts maksimāli pieļaujamais apstiprinātais slīdēšanas leņķis, visi citi ierobežojumi, standarta, nestandarta vai ārkārtas procedūras stāvas nolaišanās manevriem, kā arī grozījumi laukuma garuma datiem, izmantojot stāvas nolaišanās kritērijus; un
 - (2) katrā lidlaukā, kur veic stāvas nolaišanās manevrus:

- (i) ir pieejama piemērota glisādes norādes sistēma ar vismaz vizuālo glisādes norādes sistēmu;
- ii) ir noteikti obligātie meteoroloģiskie apstākļi; un
- iii) ņem vērā:
 - A) šķēršļus;
 - B) glisādes orientieru veidu un skrejceļa vizuālās norādes;
 - C) obligātos vizuālos orientierus, kas vajadzīgi *DH* un *MDA*;
 - D) pieejamās lidmašīnas iekārtas;
 - E) pilotu kvalifikāciju un īpašās zināšanas par lidlauku;
 - F) *AFM* noteiktos ierobežojumus un procedūras; un
 - G) otrā riņķa kritērijus.

CAT.POL.A.350 Īsas nosēšanās manevru apstiprināšana

- a) Lai veiktu īsas nosēšanās manevrus, iepriekš jāsaņem kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šo atļauju, ekspluatants pierāda, ka ievēroti šādi nosacījumi:
 - 1) attālumā, ko izmanto atļautās nosēšanās masas aprēķināšanai, var iekļaut izmantojamās deklarētās drošās zonas garumu, pieskaitot deklarēto *LDA*;
 - 2) deklarēto drošo zonu atļāvusi izmantot valsts, kurā ir lidlauks;
 - 3) deklarētajā drošajā zonā nav šķēršļu vai ieplaku, kas varētu apdraudēt kļūdainu manevru veikušu lidmašīnu, un deklarētajā drošajā zonā nav atļauta kustīgu objektu atrašanās laikā, kad skrejceļu izmanto īsās nosēšanās manevriem;
 - 4) nosēšanās virzienā deklarētās drošās zonas slīpums nepārsniedz 5 % augšup vai 2 % lejup slīpuma;
 - 5) deklarētās drošās zonas izmantojamais garums nepārsniedz 90 m;
 - 6) deklarētās drošās zonas platums nav mazāks par divkārtšu skrejceļa platumu, un tās centrs ir uz pagarinātas skrejceļa centra līnijas;
 - 7) šķērsojamais augstums virs deklarētās drošās zonas izmantojamā garuma sākuma nav mazāks par 50 pēdām;
 - 8) ir noteikti katra izmantojamā skrejceļa obligātie laikapstākļu nosacījumi, un tie nav mazāki par obligātajiem *VFR* vai *NPA* nosacījumiem, izvēloties lielāko vērtību;
 - 9) ir noteiktas un tiek ievērotas obligātās prasības par pilotu obligāto kvalifikāciju, apmācību un zināšanām par lidlauku;
 - 10) ja kompetentā iestāde noteikusi, tiek ievēroti papildnosacījumi, ņemot vērā lidmašīnas tipa raksturlielumus, orogrāfiskas iezīmes nolaišanās zonā, pieejamos nolaišanās līdzekļus un apsvērumus par otrā riņķa manevru / ierobežotu nosēšanos.

4. nodaļa — C klases lidmašīnas

CAT.POL.A.400 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* noteikto pacelšanās masu attiecībā uz barometrisko augstumu un apkārtējās vides temperatūru lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.
- b) Lidmašīnām, kam pacelšanās lidlauka garuma dati *AFM* noteikti, neparedzot viena dzinēja atteices varbūtību, attālumu no pacelšanās ieskrējiena sākuma, kāds lidmašīnai vajadzīgs, lai sasniegtu 50 pēdu augstumu virs virsmas, visiem dzinējiem darbojoties maksimālās pacelšanās jaudas režīmā, reizina ar vienu no šiem koeficientiem:
- 1) 1,33 — divdzinēju lidmašīnām;
 - 2) 1,25 — trīsdzinēju lidmašīnām; vai
 - 3) 1,18 — četrddzinēju lidmašīnām,
- nepārsniedzot pieejamo pacelšanās ceļa (*TORA*) garumu lidlaukā, no kura jāveic pacelšanās.
- c) Lidmašīnām, kam pacelšanās lidlauka garuma dati *AFM* noteikti, paredzot viena dzinēja atteici, atbilstīgi specifikācijām *AFM* ievēro šādas prasības:
- 1) paātrinājuma un apstāšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo *ASDA*;
 - 2) pacelšanās attālums nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās attālumu (*TODA*), šķēršļbrīvās joslas garumam nepārsniedzot pusi no *TORA*;
 - 3) pacelšanās ceļš nedrīkst būt garāks par *TORA*;
 - 4) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V_1 vienoto vērtību; un
 - 5) uz slapja vai piesārņota skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos uz sausa skrejceļa.
- d) Ņem vērā:
- 1) barometrisko augstumu lidlaukā;
 - 2) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā;
 - 3) skrejceļa virsmas stāvokli un skrejceļa virsmas veidu;
 - 4) skrejceļa slīpumu pacelšanās virzienā;
 - 5) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes; un
 - 6) skrejceļa garuma zaudējumus (ja tādi ir) lidmašīnas izlīdzināšanas dēļ pirms pacelšanās.

CAT.POL.A.405 Šķēršļu pārlidošana pacelšanās laikā

- a) Pacelšanās trajektoriju, vienam dzinējam nedarbojoties, nosaka tā, lai lidmašīna pārlidotu visus šķēršļus vismaz 50 pēdu vertikālā attālumā, pieskaitot $0,01 \times D$, vai vismaz 90 metru horizontālā attālumā, pieskaitot $0,125 \times D$, ja D ir horizontālais attālums, ko lidmašīna veic no *TODA* beigām. Lidmašīnām, kam spārnu plētums ir mazāks par 60 m, var izmantot tādu

horizontālu šķēršļbrīvu zonu, kas ir puse no lidmašīnas spārnu plētuma, pieskaitot 60 m un $0,125 \times D$.

- b) Pacelšanās trajektorija sākas 50 pēdu augstumā virs zemes CAT.POL.A.405. punkta b) vai attiecīgi c) apakšpunktā noteiktā pacelšanās attāluma beigās un beidzas 1500 pēdu augstumā virs zemes.
- c) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā:
 - 1) lidmašīnas masu pacelšanās ieskrējiena sākumā;
 - 2) barometrisko augstumu lidlaukā;
 - 3) apkārtējās vides temperatūru lidlaukā; un
 - 4) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes.
- d) Kursu nedrīkst mainīt līdz pacelšanās trajektorijas punktam 50 pēdu augstumā virs virsmas. Pēc tam līdz pat 400 pēdu augstumam uzskata, ka lidmašīnas sānsvere nepārsniedz 15° . Virs 400 pēdu augstuma var plānot sānsveres leņķus, kas lielāki par 15° , bet nav lielāki par 25° . Sānsveres leņķa ietekmei uz ekspluatācijas ātrumu un lidojuma trajektoriju nosaka atbilstīgu korekciju līdz ar palielināta ekspluatācijas ātruma radītu attāluma pieaugumu.
- e) Gadījumos, kad kurss nav jāmaina vairāk par 15° , ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:
 - 1) 300 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 600 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- f) Gadījumos, kad kurss jāmaina par vairāk nekā 15° , ekspluatants neņem vērā šķēršļus, kas ir lielākā sānu attālumā par:
 - 1) 600 m, ja pilots var saglabāt vajadzīgo navigācijas precizitāti šķēršļu zonā; vai
 - 2) 900 m lidojumiem visos pārējos apstākļos.
- g) Ekspluatants izstrādā darbnepārtrauces procedūras, lai ievērotu a) līdz f) apakšpunktā noteiktās prasības un nodrošinātu maršruta drošu izpildi, izvairoties no šķēršļiem, panākot lidmašīnas atbilstību lidojumā piemērojamām CAT.POL.A.410 prasībām vai veicot nosēšanos galapunkta lidlaukā vai pacelšanās rezerves lidlaukā.

CAT.POL.A.410 Maršrutā darbojas visi dzinēji

- a) Lidmašīna lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos no jebkura punkta maršrutā vai plānotas novirzīšanās gadījumā var uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 300 pēdu minūtē, visiem dzinējiem darbojoties maksimālas ilgstošas jaudas režīmā, kas noteikts:
 - 1) mazākajam pieļaujamajam augstumam drošam lidojumam katrā maršruta posmā vai katrā plānotā novirzē no tā, kas noteikts vai aprēķināts, ņemot vērā informāciju ekspluatācijas rokasgrāmatā par lidmašīnu; un
 - 2) mazākajam pieļaujamajam augstumam, lai panāktu atbilstību attiecīgi CAT.POL.A.415 un 420 nosacījumiem.

CAT.POL.A.415 Maršrutā nedarbojas viens dzinējs

- a) Lidojumam paredzētos meteoroloģiskos apstākļos, ja viens dzinējs pārstāj darboties jebkurā maršruta punktā vai jebkurā plānotā novirzē no tā, bet otrs vai pārējie dzinēji darbojas paredzētā maksimālas ilgstošas jaudas režīmā, lidmašīna var turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz lidlaukam, kur var veikt nosēšanos saskaņā ar CAT.POL.A.430 vai attiecīgi CAT.POL.A.435. Lidmašīnai jāpārlido šķēršļi, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālo intervālu, kas ir vismaz:
 - 1) 1000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas ātrums ir nulle vai lielāks; vai
 - 2) 2000 pēdu, ja augstuma uzņemšanas ātrums ir mazāks par nulli.
- b) Lidojuma trajektorijai jābūt ar pozitīvu slīpumu 450 m (1500 pēdu) augstumā virs lidlauka, kurā paredzēts nosēsties pēc viena dzinēja atteices.
- c) Lidmašīnas augstuma uzņemšanas ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks par noteikto pilno augstuma uzņemšanas ātrumu.
- d) Joslas platuma robežas, kas minētas a) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte atbilst vismaz *RNP5*.
- e) Atbrīvošanās no degvielas atļauta tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, lidlauku būtu iespējams sasniegt ar vajadzīgo degvielas rezervi.

CAT.POL.A.420 Divu dzinēju atteice lidojumā lidmašīnām ar trim vai vairākiem dzinējiem

- (a) Lidmašīna ar trim vai vairākiem dzinējiem nevienā paredzētā maršruta punktā nedrīkst atrasties tālāk par attālumu, ko tā veic 90 minūtēs ilgtermiņa kreisēšanas ātrumā, darbojoties visiem dzinējiem, standarta temperatūrā mierīgos laikapstākļos no tāda lidlauka, kas atbilst veikspējas kritērijiem, ko piemēro paredzētajai nosēšanās masai, izņemot gadījumus, kas atbilst b) līdz e) apakšpunktam.
- b) Ja nedarbojas divi lidmašīnas dzinēji, trajektorija ir tāda, lai paredzētajos meteoroloģiskajos apstākļos lidmašīna varētu turpināt lidojumu, ieturot 9,3 km (5 jūras jūdžu) attālumu no šķēršļiem abās paredzētā kursa pusēs ar vertikālu intervālu, kas ir vismaz 2000 pēdu, uz lidlauku, kur ievērotas veikspējas prasības paredzētajai nosēšanās masai.
- c) Pieņem, ka divi dzinēji pārstās darboties vissvarīgākajā maršruta punktā, lidmašīnai atrodoties tādā attālumā no lidlauka, kas atbilst paredzētajai nosēšanās masai piemērojamajiem veikspējas kritērijiem un kas ir lielāks par attālumu, ko lidmašīna veic 90 minūtēs kreisēšanas ātrumā, visiem dzinējiem darbojoties, standarta temperatūrā, mierīgos laikapstākļos.
- d) Paredzētā lidmašīnas masa pieņemtajā divu dzinēju atteices punktā nedrīkst būt mazāka par masu, kurā ietilptu degvielas daudzums, kas vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz lidlauku, kur paredzēts nosēsties, un lai ierastos tur vismaz 450 m (1500 pēdu) augstumā tieši virs nosēšanās zonas un tad šādā augstumā lidotu vēl 15 minūtes.
- e) Pieņem, ka lidmašīnas augstuma uzņemšanas ātrums ir par 150 pēdām minūtē mazāks nekā noteiktais augstuma uzņemšanas ātrums.
- f) Joslas platuma robežas, kas minētas b) apakšpunktā, palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm), ja navigācijas precizitāte atbilst vismaz *RNP5*.

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

CAT.POL.A.425 Nosēšanās galapunkta un rezerves lidlaukos

Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo nosēšanās masu attiecīgajam augstumam un — ja noteikts *AFM* — apkārtējās vides temperatūrai aprēķinātajā nosēšanās laikā galapunkta un rezerves lidlaukā.

CAT.POL.A.430 Nosēšanās uz sausiem skrejceļiem

- a) Lidmašīnas nosēšanās masa, kas noteikta saskaņā ar CAT.POL.A.105. punkta a) apakšpunktu, paredzētajā nosēšanās laikā galapunkta lidlaukā vai jebkurā rezerves lidlaukā ļauj veikt nosēšanos un pilnīgu apstāšanos no 50 pēdu augstuma virs sliekšņa 70 % no galapunkta lidlaukā pieejamā nosēšanās attāluma, ņemot vērā:
- 1) augstumu virs lidlauka;
 - 2) ne vairāk kā 50 % no ziņotās pretvēja komponentes vai ne mazāk kā 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes;
 - 3) skrejceļa virsmas veidu; un
 - 4) skrejceļa slīpumu nosēšanās virzienā.
- (b) Lai nosēdinātu lidmašīnu, pieņem, ka:
- 1) lidmašīna nosēdīsies uz ekspluatācijai vislabvēlīgākā skrejceļa mierīgos meteoroloģiskos apstākļos; un
 - 2) lidmašīna nosēdīsies uz skrejceļa, ko, visticamāk, izvēlēsies, ņemot vērā iespējamo vēja ātrumu un virzienu, kā arī lidmašīnas apkalpošanas specifiku lidlaukā, tāpat ņemot vērā citus apstākļus, piemēram, nosēšanās līdzekļus un reljefu.
- c) Ja ekspluatants galapunkta lidlaukā nevar nodrošināt atbilstību b) apakšpunkta 2. daļai, lidmašīnu drīkst nosēdināt tikai tad, ja izvēlēts rezerves lidlauks, kur atbilstību a) līdz b) apakšpunktam iespējams ievērot pilnībā.

CAT.POL.A.435 Nosēšanās uz slapjiem un piesārņotiem skrejceļiem

- a) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt slapjš, *LDA* jābūt vienādam ar vai lielākam par vajadzīgo nosēšanās attālumu, kas noteikts saskaņā ar CAT.POL.A.430, kas reizināts ar koeficientu 1,15.
- b) Ja attiecīgie meteoroloģiskie ziņojumi un/vai prognozes rāda, ka skrejceļš aprēķinātajā ielidošanas laikā varētu būt klāts ar sārņiem, nosēšanās attālums nedrīkst būt lielāks par *LDA*. Ekspluatācijas rokasgrāmatā ekspluatants norāda piemērojamos nosēšanās attāluma datus.

2. sadaļa — Helikopteri

1. nodaļa — Vispārējās prasības

CAT.POL.H.100 Piemērošana

- a) Helikopteru ekspluatāciju veic saskaņā ar attiecīgai parametru klasei piemērojamām prasībām.
- b) Helikopteru ekspluatāciju atbilstīgi 1. klases parametriem veic:
 - 1) lidojumos no/uz lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, kas atrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā teritorijā, izņemot gadījumus, kad saskaņā ar CAT.POL.H.225 veic lidojumus sabiedrības interešu teritorijā (*PIS*); vai
 - 2) ja *MOPSC* ir lielāka par 19 sēdvietām, izņemot gadījumus, kad veic 2. klases parametriem atbilstīgus lidojumus uz/no helikopteru klāja saskaņā ar atļauju, kas izdota, ievērojot CAT.POL.H.305.
- c) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru *MOPSC* ir 19 sēdvietas vai mazāk, bet vairāk par deviņām sēdvietām, ekspluatē atbilstīgi 1. vai 2. klases parametriem.
- d) Ja b) apakšpunktā nav norādīts citādi, helikopterus, kuru *MOPSC* ir deviņas sēdvietas vai mazāk, ekspluatē atbilstīgi 1., 2. vai 3. klases parametriem.

CAT.POL.H.105 Vispārējās prasības

- a) Helikoptera masa:
 - 1) pacelšanās sākumā; vai
 - 2) lidojuma pārplānošanas gadījumā — brīdī, no kura piemēro pārskatītu ekspluatācijas lidojuma plānu,

nav lielāka par masu, ar kuru paredzētajā lidojumā var ievērot šīs nodaļas prasības, ņemot vērā paredzamo masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas krājuma atbilstīgi attiecīgajām prasībām.
- b) *AFM* norādītos apstiprinātos parametru datus izmanto, lai noteiktu atbilstību šīs sadaļas prasībām, vajadzības gadījumā papildinot tos ar citiem datiem atbilstīgi prasībām attiecīgajās nodaļās. Šos citus datus ekspluatants norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā. Piemērojot šajā sadaļā noteiktos faktorus, var ņemt vērā jebkurus darbības faktorus, kas *AFM* jau ir iestrādāti veikspējas datos, lai izvairītos no attiecīgu faktoru divkārtšas piemērošanas.
- c) Pierādot atbilstību šīs sadaļas prasībām, ņem vērā:
 - 1) helikoptera masu;
 - 2) helikoptera konfigurāciju;
 - 3) vides apstākļus, proti:
 - i) barometrisko augstumu un temperatūru;
 - ii) vēju;

- A) izņemot gadījumus, kas noteikti C) punktā, lai ievērotu pacelšanās, pacelšanās trajektorijas un nosēšanās prasības, ņem vērā ne vairāk kā 50 % no ziņotās pastāvīgās pretvēja komponentes — 5 mezgli vai vairāk;
 - B) gadījumos, kad *AFM* atļauts pacelties un nosēsties ar ceļavēja komponenti, un visos gadījumos attiecībā uz pacelšanās trajektoriju, ņem vērā ne mazāk par 150 % no ziņotās ceļavēja komponentes;
 - C) ja ar precīziem vēja mērāparātiem var izmērīt precīzu vēja ātrumu virs pacelšanās un nosēšanās punkta, var noteikt par 50 % lielākas vēja komponentes, ja ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka *FATO* tuvumā un precizitāti pastiprinošas ierīces nodrošina atbilstīgu drošības līmeni;
- 4) ekspluatācijas paņēmienus; un
 - 5) jebkuru sistēmu ekspluatāciju, kas negatīvi ietekmē darbību.

CAT.POL.H.110 Šķēršļi

- a) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, ņem vērā šķēršļus *FATO*, pacelšanās lidojuma trajektorijā vai otrā riņķa trajektorijā, ja sānu attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:
 - 1) *VFR* lidojumos:
 - i) pusi no *AFM* noteiktā minimālā platuma vai — ja platums nav noteikts — $0,75 \times D$, ja “D” ir helikoptera lielākie izmēri, propelleriem griežoties;
 - ii) pieskaitot lielāko no $0,25 \times D$ vai 3 m;
 - iii) pieskaitot:
 - A) $0,10 \times DR$ attālumu *VFR* lidojumiem dienā; vai
 - B) $0,15 \times DR$ attālumu *VFR* lidojumiem naktī.
 - 2) *IFR* lidojumos:
 - i) $1,5 \times D$ vai 30 m, izvēloties lielāko vērtību, pieskaitot:
 - A) $0,10 \times DR$ attālumu *IFR* lidojumiem ar precīzu kursa vadību;
 - B) $0,15 \times DR$ attālumu *IFR* lidojumiem ar standarta kursa vadību;
 - C) $0,30 \times DR$ attālumu *IFR* lidojumiem bez kursa vadības.
 - ii) Nosakot otrā riņķa lidojuma trajektoriju, novirzi no šķēršļu zonas piemēro tikai pieejamā pacelšanās attāluma beigās.
 - 3) Manevros, kad pacelšanos sāk vizuāli un pārejas punktā pāriet uz *IFR/IMC*, līdz pārejas punktam piemēro 1. daļā noteiktos kritērijus, pēc pārejas punkta piemēro 2. daļā noteiktos kritērijus. Pārejas punkts nevar būt pirms 1. klases parametru helikopteriem vajadzīgā pacelšanās attāluma (*TODRH*) vai 2. klases parametru helikopteriem — pirms noteikta punkta pēc pacelšanās (*DPATO*).
- b) Lai pildītu šķēršļu pārlidošanas prasības, veicot pacelšanos, izmantojot dublēšanas vai sānu pārejas procedūru, ņem vērā šķēršļus dublēšanas vai sānu pārejas zonās, ja sānu

attālums no tuvākā reljefa punkta zem paredzētās lidojuma trajektorijas līdz tiem ir mazāks par:

- 1) pusi no *AFM* noteiktā minimālā platuma vai — ja platums nav noteikts — $0,75 \times D$;
 - 2) pieskaitot lielāko no $0,25 \times D$ vai 3 m;
 - 3) pieskaitot:
 - i) $0,10 \times$ attālums, ko veic no *FATO* beigām, *VFR* lidojumiem dienā; vai
 - ii) $0,15 \times$ attālums, ko veic no *FATO* beigām, *VFR* lidojumiem naktī.
- c) Var neņemt vērā šķēršļus, kas ir tālāk par šādiem attālumiem:
- 1) $7 \times$ propellera rādiuss (*R*) lidojumiem dienā, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;
 - 2) $10 \times R$ lidojumiem naktī, ja nodrošina, ka precīzu navigāciju var panākt, augstuma uzņemšanas posmā izmantojot vizuālus orientierus;
 - 3) 300 m, ja precīzu navigāciju var panākt, izmantojot atbilstīgus navigācijas līdzekļus; vai
 - 4) 900 m visos citos gadījumos.

2. nodaļa — 1. klases parametru helikopteri

CAT.POL.H.200 Vispārējas prasības

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 1. klases parametriem, jābūt A kategorijas apliecībai vai līdzvērtīgai apliecībai.

CAT.POL.H.205 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt *AFM* attiecīgajai procedūrai noteikto maksimālo pacelšanās masu.
- b) Pacelšanās masai jābūt tādai, lai:
 - 1) svarīgākajam dzinējam pārstājot darboties pacelšanās lēmuma pieņemšanas punktā (*TDP*) vai pirms tā, iespējams pārtraukt pacelšanos un nosēsties *FATO*;
 - 2) vajadzīgais pieejamais pārtrauktas pacelšanās attālums (*RTODRH*) nebūtu garāks par pieejamo pārtrauktas pacelšanās attālumu (*RTODAH*);
 - 3) *TODRH* nebūtu garāks par pieejamo pacelšanās attālumu (*TODAH*);
 - 4) Neskarot b) apakšpunkta 3. daļu, *TODRH* var būt garāks par *TODAH*, ja helikopters, svarīgākajam dzinējam pārstājot darboties *TDP* un turpinot pacelšanos, var pārlidot visus šķēršļus līdz *TODRH* beigām, ievērojot vertikālo augstuma robežu, kas nav mazāka par 10,7 m (35 pēdām).
- c) Pierādot atbilstību a) līdz b) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos rādītājus lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.
- d) Pacelšanās posmā līdz *TDP* (un atrodoties tajā) saglabā vizuālu kontaktu ar reljefu, lai varētu turpināt pārtrauktu pacelšanos.
- e) Veicot pacelšanos, izmantojot dublēšanas vai sānu pārejas procedūru, svarīgākajam dzinējam pārstājot darboties *TDP* vai pirms tā, visus šķēršļus dublēšanas vai sānu pārejas zonā pārlido atbilstīgā augstumā.

CAT.POL.H.210 Pacelšanās lidojuma trajektorija

- a) No *TODRH* beigām, ja svarīgākā dzinēja atteice konstatēta *TDP*.
 - 1) Pacelšanās masai jānodrošina tāda pacelšanās lidojuma trajektorija, lai *VFR* lidojumos augstuma uzņemšanas zonā būtu iespējams pārlidot visus šķēršļus vismaz 10,7 m (35 pēdu) vertikālā attālumā un *IFR* lidojumos — 10,7 m (35 pēdu) + $0,01 \times$ attālums *DR*. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.
 - 2) Lai, mainot lidojuma virzienu par vairāk nekā 15°, varētu ievērot šķēršļu pārlidošanas prasības, atbilstīgi koriģē sānsveres leņķus. Šo pagriezienu nedrīkst sākt zemāk par 61 m (200 pēdām) virs pacelšanās virsmas, izņemot gadījumus, kad šāds manevrs paredzēts *AFM* norādītā apstiprinātā procedūrā.
- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos atbilstīgos rādītājus lidlaukā vai ekspluatācijas vietā.

CAT.POL.H.215 Maršrutā nedarbojas svarīgs dzinējs

- a) Ja nedarbojas viens dzinējs: lidojumam paredzētajos laikapstākļos helikoptera masai un lidojuma trajektorijai visos maršruta punktos jāatbilst 1., 2. vai 3. daļā noteiktajām prasībām.
- 1) Ja vien lidojumu paredzēts veikt, neredzot zemes virsmu, helikoptera masai jābūt tādai, lai, vienam dzinējam nedarbojoties, kalnu apgabalos būtu iespējams uzņemt augstumu ar ātrumu vismaz 50 pēdas/minūtē līdz vismaz 300 m (1000 pēdām) vai 600 m (2000 pēdām) un maršruta šķēršļus un reljefa pacēlumus pārlidot 9,3 km (5 jūras jūdzes) attālumā abās paredzētās trajektorijas pusēs.
 - 2) Ja lidojumu paredzēts veikt, neredzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1000 pēdu) augstumam virs tādas nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220. Lidojuma trajektorijai vismaz 300 m (1000 pēdu) augstumā vai 600 m (2000 pēdu) augstumā kalnu apgabalos jābūt drošā attālumā no jebkādiem reljefa pacēlumiem un šķēršļiem 9,3 km (5 jūras jūdžu) platumā uz abām paredzētā maršruta pusēm. Var izmantot lejupslīdes manevrus.
 - 3) Ja lidojumu paredzēts veikt *VMC*, redzot zemes virsmu, lidojuma trajektorijai jābūt tādai, lai helikopters varētu turpināt lidojumu no kreisēšanas augstuma līdz 300 m (1000 pēdu) augstumam virs nosēšanās vietas, kur var nosēsties saskaņā ar CAT.POL.H.220, nevienā brīdī nelidojot zemāk par atbilstīgu obligāto lidojuma augstumu. Ņem vērā šķēršļus 900 m attālumā abās maršruta pusēs.
- b) Pierādot atbilstību a) apakšpunkta 2. vai 3. daļai:
- 1) paredz, ka būtiski svarīgais dzinējs pārstās darboties vissvarīgākajā maršruta punktā;
 - 2) ņem vērā vēja ietekmi uz lidojuma trajektoriju;
 - 3) atbrīvošanos no degvielas plāno tikai tādā apjomā, lai, izmantojot drošu procedūru, spētu sasniegt lidlauku vai ekspluatācijas vietu ar vajadzīgo degvielas rezervi; un
 - 4) atbrīvošanos no degvielas neplāno zemāk par 1000 pēdām virs reljefa.
- c) Ja 95 % lidojuma laika nevar nodrošināt navigācijas precizitāti, a) apakšpunkta 1. un 2. daļā minētās joslas platuma robežas palielina līdz 18,5 km (10 jūras jūdžēm).

CAT.POL.H.220 Nosēšanās

- a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nedrīkst pārsniegt *AFM* attiecīgajai procedūrai noteikto maksimālo pacelšanās masu.
- b) Ja svarīgākā dzinēja atteici konstatē jebkurā nosēšanās lēmuma pieņemšanas punktā (*LDP*) vai pirms tā, ir iespējams vai nu nosēsties un apstāties *FATO*, vai pārtraukt nosēšanos un pārlidot visus šķēršļus lidojuma trajektorijā 10,7 m (35 pēdu) augstumā. Ņem vērā tikai CAT.POL.H.110 noteiktos šķēršļus.
- c) Ja svarīgākā dzinēja atteici konstatē jebkurā *LDP* punktā vai pēc tā, ir iespējams:
- 1) pārlidot visus šķēršļus nolaišanās trajektorijā; un
 - 2) nosēsties un apstāties *FATO*.

- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos rādītājus paredzētajā nosēšanās laikā galapunkta lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, vai jebkurā rezerves vietā, ja tāda jāparedz.
- e) Posmā no *LDP* līdz nosēšanās zonai nosēšanos vada, redzot zemi.

CAT.POL.H.225 Helikopteru ekspluatācija sabiedrības interešu teritorijā

- a) 2. parametru klases helikopteru ekspluatāciju sabiedrības interešu teritorijā (*PIS*) var veikt, neievērojot CAT.POL.H.310. punkta b) apakšpunktā vai CAT.POL.H.325. punkta b) apakšpunktā noteiktās prasības, ja:
 - 1) *PIS* ir noteikta pirms 2002. gada 1. jūlija;
 - 2) šķēršļu izmēru dēļ nav iespējams ekspluatēt 1. parametru klases helikopterus;
 - 3) ekspluatāciju veic ar helikopteru, kura *MOPSC* ir sešas sēdvietas vai mazāk;
 - 4) ekspluatants ievēro CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunkta 2. un 3. daļā minētās prasības;
 - 5) helikoptera masa nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo masu augstuma uzņemšanai 8 % slīpumā mierīgos laikapstākļos atbilstīgi drošā pacelšanās ātrumā (V_{TOSS}), svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; un
 - 6) ekspluatants iepriekš ir saņēmis valsts, kurā ir *PIS*, kompetentās iestādes atļauju.
- b) Ekspluatācijas rokasgrāmatā nosaka procedūras, kas jāveic katrā konkrētā vietā, lai, dzinēja atteices gadījumā paceļoties un nosēžoties, mazinātu laiku, kad būtu apdraudēta cilvēku uz helikoptera klāja un cilvēku uz zemes drošība.
- c) Ekspluatācijas rokasgrāmatā ir katras *PIS* shēma vai fotoattēls ar skaidrojumiem, kur redzami galvenie elementi, izmēri un neatbilstības 1. parametru klasei, galvenie riska veidi un rīcības plāns iespējama incidenta gadījumā.

3. nodaļa — 2. klases parametru helikopteri

CAT.POL.H.300 Vispārējas prasības

Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 2. klases parametriem, jābūt A kategorijas apliecībai vai līdzvērtīgai apliecībai.

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

- a) Ekspluatāciju, ja pacelšanās un nosēšanās posmā nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu un uzturētu šādu atļauju, ekspluatants:
 - 1) veic riska vērtējumu, nosakot:
 - i) helikoptera tipu; un
 - ii) ekspluatācijas veidus;
 - 2) ievēro šādus nosacījumus:
 - i) iegūst un uztur ražotāja noteikto helikoptera/dzinēja variantu standartu;
 - ii) veic helikoptera vai dzinēja ražotāja ieteiktos profilaktiskās tehniskās apkopes pasākumus;
 - iii) pacelšanās un nosēšanās procedūras apraksta ekspluatācijas rokasgrāmatā, ja tās jau iepriekš nav iekļautas *AFM* ;
 - iv) nosaka apkalpes apmācību; un
 - v) nodrošina sistēmu ziņošanai ražotājam par jaudas zudumu, dzinēja izslēgšanos vai dzinēja atteici;un
 - 3) ievieš ekspluatācijas uzraudzības sistēmu (*UMS*).

CAT.POL.H.310 Pacelšanās

- a) Helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.
- b) Veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 noteiktā ekspluatācija, pacelšanos veic tā, lai būtu iespējama droša piespiedu nosēšanās līdz punktam, no kura iespējams droši turpināt lidojumu.
- c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:
 - 1) helikoptera pacelšanās masa nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo masu, mierīgos laikapstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes zonas (*AEO OGE*) un visiem dzinējam darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai

2) lidojumos no helikopteru klāja:

- i) ar helikopteru, kura *MOPSC* vairāk par 19 sēdvietām; vai
- ii) ar jebkuru helikopteru no helikopteru klāja nelabvēlīgā apvidū,

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

- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos rādītājus izlidošanas vietā.
- e) Pacelšanos posmā līdz CAT.POL.H.315. punktā noteikto prasību izpildei helikopteru vada, redzot zemi.

CAT.POL.H.315 Pacelšanās lidojuma trajektorija

No noteikta punkta pēc pacelšanās (*DPATO*) vai — alternatīvi — ne vēlāk kā 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas svarīgākā dzinēja atteices gadījumā ievēro CAT.POL.H.210. punkta a) apakšpunkta 1. un 2. daļā un b) apakšpunktā minētās prasības.

CAT.POL.H.320 Maršrutā nedarbojas svarīgākais dzinējs

Ievēro CAT.POL.H.215 prasības.

CAT.POL.H.325 Nosēšanās

- a) Helikoptera nosēšanās masa paredzētajā nosēšanās laikā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta augstuma uzņemšanas ātrumam 150 pēdas/minūtē līdz 300 m (1000 pēdām) virs lidlauka vai ekspluatācijas vietas, svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajam(-iem) dzinējam(-iem) darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.
- b) Ja svarīgākais dzinējs pārtrauc darboties jebkurā nosēšanās punktā:
 - 1) var pārtraukt nosēšanos, ievērojot CAT.POL.H.315. punktā noteiktās prasības; vai
 - 2) helikopters var veikt drošu piespiedu nosēšanos, veicot ekspluatāciju, kas nav CAT.POL.H.305 noteiktā ekspluatācija.
- c) Veicot ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.305, bez a) apakšpunktā noteiktajām prasībām ievēro arī šādus nosacījumus:
 - 1) helikoptera nosēšanās masa nepārsniedz *AFM* noteikto maksimālo masu, mierīgos laikapstākļos visiem dzinējiem darbojoties karāšanās režīmā ārpus zemes ietekmes zonas un visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā; vai
 - 2) lidojumos uz helikopteru klāju:
 - i) ar helikopteru, kura *MOPSC* vairāk par 19 sēdvietām; vai
 - ii) ar jebkuru helikopteru uz helikopteru klāju nelabvēlīgā apvidū,

attiecībā uz nosēšanās masu ņem vērā procedūru un helikoptera klāja augstumam atbilstīgu nolaišanās attālumu, svarīgākajam dzinējam nedarbojoties un atlikušajiem dzinējiem darbojoties atbilstīgā jaudas režīmā.

- d) Pierādot atbilstību a) līdz c) apakšpunktam, ņem vērā CAT.POL.H.105. punkta c) apakšpunktā noteiktos rādītājus galapunkta lidlaukā vai jebkurā citā rezerves lidlaukā, ja tāds jānorāda.
- e) Nosēšanās posmā, pēc kura nav iespējams izpildīt b) apakšpunkta 1. daļā noteiktās prasības, helikopteru vada, redzot zemi.

4. nodaļa — 3. klases parametru helikopteri

CAT.POL.H.400 Vispārējas prasības

- a) Helikopteriem, ko ekspluatē atbilstīgi 3. klases parametriem, jābūt A kategorijas apliecībai vai līdzvērtīgai apliecībai, vai B kategorijas apliecībai.
- b) Ekspluatāciju veic tikai drošos apstākļos, izņemot:
 - 1) ekspluatāciju saskaņā ar CAT.POL.H.420; vai
 - 2) pacelšanās un nosēšanās posmā, veicot ekspluatāciju saskaņā ar c) apakšpunktu.
- c) Ja ekspluatantam ir atļauja saskaņā ar CAT.POL.H.305 un ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, ekspluatāciju uz/no lidlauka vai ekspluatācijas vietas, kas neatrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, var veikt:
 - 1) pacelšanās laikā, pirms sasniegts V_y (labākais ātrums augstuma uzņemšanai), vai 200 pēdu augstumā virs pacelšanās virsmas; vai
 - 2) nosēšanās laikā 200 pēdu augstumā virs nosēšanās virsmas.
- d) Ekspluatāciju nedrīkst veikt:
 - 1) ja zeme nav redzama;
 - 2) naktī;
 - 3) ja mākoņu zemākā robeža ir zemāk par 600 pēdām; vai
 - 4) ja redzamība ir mazāka par 800 metriem.

CAT.POL.H.405 Pacelšanās

- a) Pacelšanās masai jābūt mazākajai no šīm vērtībām:
 - 1) *MCTOM*; vai
 - 2) maksimālā pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmā zemes ietekmes zonā, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai — apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmes zonā nav iespējams panākt, — pacelšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmā zemes ietekmes zonā, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.
- b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.410 Maršrutā

- a) Helikopteram, kam visi dzinēji darbojas maksimālas nepārtrauktas jaudas režīmā, jāspēj turpināt lidojumu paredzētajā maršrutā vai ar plānoto novirzīšanos, nevienā punktā nelidojot zemāk par piemērotu obligāto lidojuma augstumu.
- b) Neskarot CAT.POL.H.420, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.415 Nosēšanās

- a) Helikoptera nosēšanās masai paredzētajā nosēšanās laikā jābūt mazākajai no šīm vērtībām:
 - 1) maksimālā apstiprinātā nosēšanās masa; vai
 - 2) maksimālā nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmā zemes ietekmes zonā, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā, vai — apstākļos, kad karāšanās režīmu zemes ietekmes zonā nav iespējams panākt — nosēšanās masa, kas noteikta karāšanās režīmā zemes ietekmes zonā, visiem dzinējiem darbojoties pacelšanās jaudas režīmā.
- b) Neskarot CAT.POL.H.400. punkta b) apakšpunktu, dzinēja atteices gadījumā helikopteram jāspēj veikt droša piespiedu nosēšanās.

CAT.POL.H.420 Helikopteru ekspluatācija virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas

- a) Turbodzinēju helikopteru, kuru *MOPSC* ir līdz sešām sēdvietām, ekspluatāciju virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās, veic tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu un uzturētu šādu atļauju, ekspluatants:
 - 1) šādu ekspluatāciju veic tikai kalnu apgabalos vai nomaļās teritorijās, ko noteikusi un apstiprinājusi par šo teritoriju atbildīgā iestāde;
 - 2) šādu ekspluatāciju neveic *HEMS* atļaujas nosacījumos paredzētām darbībām;
 - 3) pierāda, ka helikoptera darbības ierobežojumu vai citu pamatotu apsvērumu dēļ nav iespējams ievērot atbilstīgus veiktspējas kritērijus; un
 - 4) ir saņēmis atļauju saskaņā ar CAT.POL.H.305. punkta b) apakšpunktu.
- c) Neskarot CAT.IDE.H.240, šādu ekspluatāciju var veikt bez papildu skābekļa padeves aprīkojuma, ja salons ilgāk par 30 minūtēm neatrodas augstāk par 10 000 pēdām un nekad neatrodas augstāk par 13 000 pēdām barometriskajā augstumā.

3. sadaļa — Masa un līdzsvars

1. nodaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis

CAT.POL.MAB.100 Masa un līdzsvars, kravas izvietošana

- a) Jebkurā ekspluatācijas posmā gaisa kuģa slodze, masa un smaguma centrs (CG) atbilst ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai ekspluatācijas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Ekspluatants pirms gaisa kuģa ekspluatācijas sākuma nosaka katra gaisa kuģa masu un CG, to faktiski nosverot, pēc tam atkārtoti sverot ik pēc 4 gadiem, ja izmanto konkrēta gaisa kuģa masu, un ik pēc 9 gadiem, ja izmanto gaisa kuģu parka masu. Ņem vērā un pienācīgi reģistrē veiktās pārbūves un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģus sver atkārtoti.
- c) Gaisa kuģi sver tā ražotājs vai jebkura apstiprināta tehniskās apkopes organizācija.
- d) Ekspluatants, sverot vai izmantojot standartmasu, nosaka visu ekspluatācijas vienību un apkalpes locekļu svaru, kas iekļauts gaisa kuģa sausajā ekspluatācijas svarā. Nosaka viņu atrašanās vietas ietekmi uz gaisa kuģa CG.
- e) Ekspluatants pārvadājuma kravas masu, arī balasta masu, nosaka, faktiski sverot, vai pārvadājumu kravas masu nosakot atbilstīgi standarta pasažieru un bagāžas masai.
- f) Papildus pasažieru standartmasai un reģistrētās bagāžas masai var izmantot citu kravas vienību standartmasu, ja ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka šīm vienībām ir tāda pati masa vai ka šo vienību masa nepārsniedz noteiktās pieļaujamās robežas.
- g) Ekspluatants degvielas svaru nosaka pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatā norādītu metodi.
- h) Ekspluatants nodrošina, ka:
 - 1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģī uzrauga kvalificēti darbinieki; un
 - 2) pārvadājumu masa atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.
- i) Ekspluatants ievēro konstrukcijas papildierobežojumus, piemēram, grīdu izturības ierobežojumus, maksimālo noslodzi uz kvadrātmtru, maksimālo masu katrā kravas nodalījumā un maksimālā sēdvietu skaita ierobežojumus. Attiecībā uz helikopteriem ekspluatants ņem vērā kravas masas izmaiņas lidojumā.
- j) Ekspluatācijas rokasgrāmatā ekspluatants konkretizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz i) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šajā sistēmā jābūt visiem paredzētās ekspluatācijas veidiem.

CAT.POL.MAB.105 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija

- a) Ekspluatants pirms katra lidojuma, precizējot kravu un tās izvietojumu, nosaka masas un līdzsvara datus un sagatavo masas un līdzsvara dokumentus. Ņemot vērā masas un līdzsvara dokumentus, kapteinis konstatē, vai krava un tās izvietojums nepārsniedz gaisa

kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:

- 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
- 2) reisa numurs un datums;
- 3) kapteiņa vārds, uzvārds;
- 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojuši attiecīgo dokumentu;
- 5) lidmašīnas sausais ekspluatācijas svars un atbilstīgs CG;
 - i) B klases lidmašīnām un helikopteriem masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt CG atrašanās vietu, ja, piemēram, kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru.
- 6) degvielas svars pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;
- 7) patērējamo vielu svars, kas nav degviela (vajadzības gadījumā);
- 8) kravas sastāvs ar pasažieriem, bagāžu, kravu un balastu;
- 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
- 10) piemērojamie gaisa kuģa CG izvietojumi; un
- 12) masas un CG lielumu ierobežojumi.

Šai informācijai jābūt pieejamai lidojuma plānošanas dokumentos vai masas un līdzsvara sistēmās. Daļa šīs informācijas var būt citos viegli pieejamos dokumentos.

- b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā svara un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.
- c) Persona, kas uzrauga kravas iekraušanu gaisa kuģī, ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu apstiprina, ka krava un tās izvietojums atbilst datiem, kas norādīti kapteinim iesniegtajos masas un līdzsvara dokumentos. Kapteinis šos dokumentus apstiprina ar parakstu vai līdzvērtīgu apliecinājumu.
- d) Ekspluatants nosaka procedūras, ko piemēro pēdējā brīža kravas izmaiņām, lai nodrošinātu, ka:
 - 1) kapteinim ir ziņots par jebkurām pārmaiņām pēdējā brīdī pēc masas un līdzsvara dokumentu aizpildīšanas un ka šīs pārmaiņas ir ievadītas lidojuma plānošanas dokumentos, kas attiecas uz masu un līdzsvaru;
 - 2) nosaka pēdējā brīdī maksimāli pieļaujamās pasažieru skaita vai kravas masas izmaiņas; un
 - 3) ja šis maksimālais skaitlis ir pārsniegts, sagatavo jaunus masas un līdzsvara dokumentus.
- e) Ja ekspluatants kā primāro avotu vēlas izmantot lidmašīnā uzstādītu datorizētu masas un līdzsvara sistēmu vai savrupu datorizētu masas un līdzsvara sistēmu, ir jāsaņem kompetentās iestādes atļauja. Ekspluatants pierāda, ka sistēma darbojas pareizi un nodrošina ticamus datus.

D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas

1. sadaļa — Lidmašīnas

CAT.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējās prasības

- a) Šajā daļā prasītos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003; nav jāapstiprina:
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājamie lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) karšu turētāji;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) ārkārtas medicīniskās palīdzības komplekti;
 - 7) megafoni;
 - 8) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 9) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 10) bērnu ierobežotājsistēmas.
- c) Attiecībā uz instrumentiem un iekārtām, kas atbilstīgi šīs daļas prasībām nav jāapstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003, bet kas lidmašīnā ir lidojuma laikā, ievēro šādus nosacījumus:
- 1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe nedrīkst izmantot, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 un CAT.IDE.A.345; un
 - 2) šie instrumenti un ierīces — arī bojājumu vai nepareizas darbības gadījumā — nedrīkst ietekmēt lidmašīnas lidojumderīgumu.
- d) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojumu apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no viņa/viņas darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lieto vairāk nekā viens lidojumu apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.
- e) Instrumentus, ko izmanto visi lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

CAT.IDE.A.105 Obligāto lidojuma iekārtu saraksts

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem lidmašīnas instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta *MEL*; vai
- b) ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja ekspluatēt lidmašīnu saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*).

CAT.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

- a) Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojošos tos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.
- b) Vajadzīgo rezerves drošinātāju skaits ir lielākais no šiem:
 - 1) 10 % no katras jaudas drošinātājiem; vai
 - 2) trīs drošinātāji katrai jaudai.

CAT.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

- a) Dienas lidojumos lidmašīnām ir:
 - 1) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;
 - 2) apgaismojums, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstīgi apgaismoti;
 - 3) apgaismojums, kas saņem enerģiju no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus; un
 - 4) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzams pārnēsājams elektrisks lukturītis.
- b) Nakts lidojumiem lidmašīnas papildus ekipē ar:
 - 1) navigācijas/pozīcijas apgaismojumu;
 - 2) divām nosēšanās gaismām vai vienu gaismu, kam ir divi atsevišķi barojami kvēldiegi; un
 - 3) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna ir hidroplāns.

CAT.IDE.A.120 Priekšējā stikla tīrītāji

Lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāks par 5700 kg, katrā pilota darba vietā uzstāda ierīci, kas nokrišņu laikā saglabā skaidru priekšējā stikla caurredzamību.

CAT.IDE.A.125 Lidmašīnu ekspluatācija dienā saskaņā ar *VFR* — lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) magnētisko virzienu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;

- 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 7) telpisko stāvokli; un
 - 8) virzienu.
- b) Ierīces, ar kurām parāda:
- 1) ārējo gaisa temperatūru;
 - 2) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos; un
 - 3) nepietiekamu elektroenerģijas piegādi vajadzīgajiem lidojuma instrumentiem.
- c) Ja lidojumā vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli; un
 - 6) virzienu.
- d) Līdzekļiem, kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ, jābūt:
- 1) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir lielāka par deviņām sēdvietām; un
 - 2) lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. aprīlī vai vēlāk.
- e) Viendzinēja lidmašīnām, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1995. gada 22. maija, a) apakšpunkta 6., 7., 8. daļas un b) apakšpunkta 1. daļas prasības nepiemēro, ja atbilstības nodrošināšanas dēļ būtu jāveic lidmašīnas modernizācija.

CAT.IDE.A.130 Lidmašīnu ekspluatācija naktī saskaņā ar *IFR* — lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnām, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *VFR* vai *IFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
- 1) magnētisko virzienu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 4) vertikālo ātrumu;
 - 5) pagriezienus un slīdēšanu (vai lidmašīnās, kur ir telpiskā stāvokļa rezerves indikators, — slīdēšanu);
 - 6) telpisko stāvokli; un

- 7) stabilizētu virzienu.
- b) Divi barometriskā augstuma indikatori.
- c) Ierīces, ar kurām parāda:
 - 1) ārējo gaisa temperatūru;
 - 2) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos; un
 - 3) nepietiekamu elektroenerģijas piegādi vajadzīgajiem lidojuma instrumentiem.
- d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. daļā un h) apakšpunkta 2. daļā un kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- e) Ierīces, kas lidojumu apkalpei ziņo par d) apakšpunktā prasīto ierīču atteici, lidmašīnās:
 - 1) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk; vai
 - 2) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1998. gada 1. aprīļa un kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām.
- f) Divas neatkarīgas statiskā spiediena sistēmas — izņemot propellerlidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka.
- g) Viena statiskā spiediena sistēma un viens rezerves statiskā spiediena avots — propellerlidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka.
- h) Ja lidojumā vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā ir atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) pagriezienus un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli; un
 - 6) stabilizētu virzienu.
- i) Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators, kas pieejams izmantošanai no jebkuras pilota darba vietas un kas:
 - 1) standarta ekspluatācijas laikā nepārtraukti saņem enerģiju, un ko pēc elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kas nav atkarīgs no elektrības ražošanas sistēmas;
 - 2) garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes pēc elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas elektroenerģijas padeves sistēmā un ekspluatācijas procedūras;
 - 3) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa noteikšanas un atveides sistēmas;
 - 4) pēc parastās elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;
 - 5) ir pienācīgi apgaismots visos ekspluatācijas posmos, izņemot lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka, kas 1995. gada 1. aprīlī jau bijušas reģistrētas

dalībvalstī un kam kreisās puses instrumentu panelī ir rezerves telpiskā stāvokļa indikators;

- 6) lidojumu apkalpei skaidri norāda, kad rezerves telpiskā stāvokļa indikatoru darbina avārijas elektroenerģija; un
 - 7) ar attiecīgu indikatoru uz instrumenta vai uz instrumentu paneļa norāda, kad darbojas rezerves telpiskā stāvokļa indikatora autonomā energoapgāde, ja tāda ir.
- j) Karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

CAT.IDE.A.135 Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar IFR

Lidmašīnās, ko ekspluatē ar vienu pilotu saskaņā ar IFR, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

CAT.IDE.A.140 Sistēma brīdināšanai par augstumu

- a) Ar sistēmu brīdināšanai par augstumu aprīko:
 - 1) turbopropelleru lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām; un
 - 2) turboreaktīvās lidmašīnas.
- b) Sistēma brīdināšanai par augstumu:
 - 1) brīdina lidojumu apkalpi par tuvošanos iepriekš izvēlētam augstumam; un
 - 2) vismaz ar skaņas signālu brīdina lidojumu apkalpi par novirzīšanos no iepriekš izvēlēta augstuma.
- c) Neskarot a) apakšpunktu, lidmašīnām, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka vai kuru *MOPSC* ir deviņas sēdvietas vai vairāk un kuru *CofA* izdota pirms 1972. gada 1. aprīļa, un kuras 1995. gada 1. aprīlī jau bijušas reģistrētas dalībvalstī, neaprīko ar sistēmu brīdināšanai par augstumu.

CAT.IDE.A.150 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

- a) Turbopropelleru lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst A klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.
- (b) Virzuļdzinēju lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, aprīko ar *TAWS*, kas atbilst B klases lidmašīnām izvirzītajām prasībām saskaņā ar pieņemamu standartu.

CAT.IDE.A.155 Sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

Turbodzinēju lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, uzstāda *ACAS II*.

CAT.IDE.A.160 Lidmašīnas meteoroloģiskais radars

Ja lidmašīnu ekspluatē naktī vai *IMC* apgabalos, kur lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar lidmašīnas meteoroloģisko radaru, meteoroloģisko radaru uzstāda:

- a) hermetizējamās lidmašīnās;
- b) nehermetizējamās lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5700 kg; un
- c) nehermetizējamās lidmašīnās ar *MOPSC*, kas lielāka par deviņām sēdvietām.

CAT.IDE.A.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

- a) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt iespējamajos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

CAT.IDE.A.170 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar austiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

CAT.IDE.A.175 Apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 15 000 kg vai lielāka vai kuru *MOPSC* ir 19 sēdvietas vai vairāk, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu, izņemot lidmašīnas, kam pirmā *CofA* izsniegta līdz 1965. gada 1. aprīlim un kas 1995. gada 1. aprīlī jau bijušas reģistrētas dalībvalstī.

CAT.IDE.A.180 Pasažieru informēšanas sistēma

Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu.

CAT.IDE.A.185 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Ar pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*) aprīko:
 - 1) lidmašīnas ar *MCTOM*, kas lielāka par 5700 kg; un
 - 2) daudzdzinēju turbolidmašīnas, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka, *MOPSC* — vairāk par deviņām sēdvietām un *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1990. gada 1. janvāra.
- b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:
 - 1) pēdējās divās stundās — a) apakšpunkta 1. daļā minētajās lidmašīnās, ja to *CofA* ir izdots pirms 1998. gada 1. aprīļa;
 - 2) pēdējās 30 minūtēs — a) apakšpunkta 1. daļā minētajās lidmašīnās, ja to *CofA* ir izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk;
 - 3) pēdējās 30 minūtēs — a) apakšpunkta 2. daļā minētajās lidmašīnās.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) pilotu kabīnē pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;

- 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma:
 - i) skaņas signālus, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона — lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk;
 - ii) skaņas signālus, kas saņemti no katra piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона (ja tādus izmanto) — a) apakšpunkta 2. daļā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk;un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- (d) CVR sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusī kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusī kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildinot d) apakšpunktu: atbilstīgi elektroenerģijas piegādei CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēja iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilota kabīnes pārbaudēm pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās:
- 1) a) apakšpunkta 1. daļā minētajās lidmašīnās, kuru *CofA* izsniegts pēc 1998. gada 1. aprīļa; vai
 - 2) a) apakšpunkta 2. daļā minētajās lidmašīnās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

CAT.IDE.A.190 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Lidojuma parametru reģistrators (*FDR*), kurā izmantota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja, uzstāda:
- 1) lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1990. gada 1. jūnija;
 - 2) turbodzinēju lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1990. gada 1. jūnija;
 - 3) daudzdzinēju turbolidmašīnās, kuru *MCTOM* ir 5700 kg vai mazāka, *MOPSC* — vairāk par deviņām sēdvietām un *CofA* pirmo reizi izsniegts 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk.
- b) *FDR* ieraksta:
- 1) lidojuma laiku, augstumu, gaisa ātrumu, standarta paātrinājumu un kursu un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 2. daļā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg;

- 2) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. daļā un kuru *MCTOM* ir mazāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;
 - 3) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 2. daļā un kuru *MCTOM* ir lielāka par 27 000 kg, un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra;
 - 4) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un cēlējspēka un pretestības ierīču konfigurāciju un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 3. daļā un kuru *CofA* izdots pirms 2016. gada 1. janvāra; vai
 - 5) parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu lidmašīnas trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju un spēj saglabāt pēdējās 25 stundās ierakstīto informāciju lidmašīnās, kuras minētas a) apakšpunkta 1. un 3. daļā un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojumu apkalpei nodrošina precīzu informāciju.
- d) *FDR* sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku. Turklāt lidmašīnās, kuru *CofA* izdots 1998. gada 1. aprīlī vai vēlāk, *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

CAT.IDE.A.195 Datu pārraides reģistrators

- a) Lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:
- 1) *ATS* un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem;
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — attēliem;

- 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu izguves metodi. Ierakstīšanas metode ir tāda, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistrators spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz tikpat ilgu laiku, cik CVR ierīcēm noteikts CAT.IDE.A.185.
- d) Reģistrators ir aprīkots ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistrators darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas CAT.IDE.A.185. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR.

CAT.IDE.A.200 Kopējs reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt ar:

- a) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru, ja lidmašīnā jābūt CVR vai FDR;
- b) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoru lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5700 kg vai mazāka un kurās jābūt gan CVR, gan FDR;
- c) diviem kopējiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem lidmašīnās, kuru MCTOM ir 5700 kg vai lielāka un kurās jābūt gan CVR, gan FDR.

CAT.IDE.A.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājierīces

- a) Lidmašīnās uzstāda:
 - 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;
 - 2) salona apkalpes locekļu sēdekļus;
 - 3) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai, izņemot 4. daļā norādītos gadījumus;
 - 4) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram pasažieru sēdeklim un ierobežotājjostas katrai guļvietai lidmašīnās, kuru MCTOM ir mazāka par 5700 kg, kuru MOPSC ir mazāka par deviņām sēdvietām un kuras reģistrētas pēc 2015. gada 8. aprīļa;
 - 5) bērnu ierobežotājierīci (CRD) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem;
 - 6) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā:
 - i) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim;
 - ii) katram novērotāja sēdeklim lidojumu apkalpes kabīnē;
 - 7) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:

- 1) ir atsprādzējama vienā punktā;
- 2) lidojumu apkalpes locekļu sēdekļiem, katrai sēdvietai blakus pilota sēdeklim un sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam, ir divas plecu siksnas un sēdekļa drošības josta, ko var lietot atsevišķi.

CAT.IDE.A.210 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Lidmašīnās, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

CAT.IDE.A.215 Iekšējās durvis un aizkari

Lidmašīnās uzstāda:

- a) durvis starp pasažieru nodalījumu un lidojumu apkalpes kabīni, uz kurām ir uzraksts “Tikai apkalpei” un kuras ir aizslēdzamas, lai pasažieri tās nevarētu atvērt bez lidojumu apkalpes locekļa atļaujas — lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir lielāka par 19 sēdvietām;
- b) visām durvīm, kas atdala pasažieru nodalījumu no cita nodalījuma, kurā ir avārijas izeja, — viegli pieejamas atvēršanas ierīces;
- c) ierīces, kas pasažieru salona durvis vai aizkaru fiksē atvērtā stāvoklī, lai, šķērsojot durvju vai aizkara ailu, no ikvienas pasažieru sēdvietas nokļūtu līdz vajadzīgai avārijas izejai citā zonā;
- d) uz visām iekšējām durvīm vai pie aizkariem, caur kuriem var nokļūt līdz pasažieru avārijas izejai, uzrakstu ar norādi, ka šīs durvis un aizkari pacelšanās un nosēšanās laikā ir jāfiksē atvērtā stāvoklī; un
- e) līdzekļus, ar kuriem ikviens apkalpes loceklis var atslēgt jebkuras pasažieriem pieejamas durvis, ko pasažieri var aizslēgt.

CAT.IDE.A.220 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Lidmašīnās ir pirmās palīdzības komplekti saskaņā ar 1. tabulu.

1. tabula. Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits

Uzstādīto pasažieru sēdvietu skaits	Vajadzīgais pirmās palīdzības komplektu skaits
0–100	1
101–200	2
201–300	3
301–400	4
401–500	5

501 vai vairāk	6
----------------	---

- (b) Pirmās palīdzības komplekti:
- 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

CAT.IDE.A.225 Ārkārtas medicīniskās palīdzības komplekti

- a) Lidmašīnas, kuru *MOPSC* ir lielāka par 30 sēdvietām, jābūt medicīnas komplektam ārkārtas gadījumiem, ja jebkurš punkts plānotajā maršrutā ir vairāk nekā 60 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no lidlauka, kur būtu pieejama profesionāla medicīniskā palīdzība.
- b) Kapteinis nodrošina, lai zāles dotu tikai atbilstīgi kvalificētas personas.
- c) Ārkārtas medicīniskās palīdzības komplektu, kas minēts a) apakšpunktā:
 - 1) nodrošina pret putekļiem un mitrumu;
 - 2) pārvadā tādā vietā, kur tam nevar piekļūt nepiederīgas personas; un
 - 3) regulāri atjaunina.

CAT.IDE.A.230 Pirmās palīdzības skābeklis

- a) Ja hermetizētas lidmašīnas, ko ekspluatē augstāk par 25 000 pēdām, lidojumā jāpiedalās salona apkalpes loceklim, nodrošina tīra skābekļa padevi pasažieriem, kam fizioloģisku iemeslu dēļ kabīnes dehermetizācijas gadījumā varētu būt vajadzīgs skābeklis.
- b) Daudzumu skābekļa padevei, kas minēta a) apakšpunktā, aprēķina, izmantojot vidējo plūsmas intensitāti standarta temperatūrā un spiedienā bez ūdens tvaika (*STPD*) vismaz trīs litri minūtē uz cilvēku. Šim skābekļa krājumam atlikušā lidojuma laikā pēc salona dehermetizācijas, salonam atrodoties augstāk par 8000 pēdu, bet nepārsniedzot 15 000 pēdu augstumu, jāpietiek vismaz 2 % pārvadājamo pasažieru, bet nekādā gadījumā mazāk kā vienam cilvēkam.
- c) Salonā jābūt pietiekami daudzām padeves ierīcēm (bet nekādā gadījumā mazāk par divām) ar iespēju padevi izmantot salona apkalpei.
- d) Uzstādītās skābekļa padeves ierīces katram lietotājam spēj radīt plūsmu, kuras intensitāte ir vismaz četri litri *STPD* minūtē.

CAT.IDE.A.235 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.
- b) Hermetizētās lidmašīnās, ar kurām lido barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām, ir:
 - 1) ātri uzliekamas maskas lidojumu apkalpes locekļiem;
 - 2) pietiekami daudz rezerves izvadu un masku vai pietiekami daudz pārnēsājamo skābekļa padeves ierīču ar maskām, ko vienmērīgi izvieto visā salonā, lai katram

noteikumos paredzētam salona apkalpes loceklim nekavējoties būtu pieejams skābeklis;

- 3) katram salona apkalpes loceklim, salona apkalpes papildu loceklim un pasažieriem pasažieru sēdvietās neatkarīgi no sēdvietas atrašanās vietas nekavējoties pieejama skābekļa padeves ierīce, kas pieslēgta skābekļa padeves termināļiem; un
 - 4) ierīce, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju.
- c) Lidmašīnas, kuru *CofA* pirmo reizi izsniegti pēc 1998. gada 8. novembra un kuras paredzēts ekspluatēt barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai kuras, tās ekspluatējot barometriskajā augstumā 25 000 pēdas vai zemāk apstāklīs, kad nav iespējams četru minūšu laikā droši samazināt augstumu līdz 13 000 pēdām, nodrošina ar lietošanai automātiski gatavām b) apakšpunkta 3. daļā minētajām skābekļa padeves ierīcēm katrai personai.
- (d) Kopējais padeves ierīču un b) apakšpunkta 3. daļā un c) apakšpunktā minēto izvadu skaits pārsniedz sēdvietu skaitu vismaz par 10 %. Papildu padeves ierīces vienmērīgi izvieto visā pasažieru salonā.
- (e) Neskarot a) apakšpunktu, prasības par skābekļa piegādi salona apkalpes locekļiem, salona apkalpes papildu locekļiem un pasažieriem lidmašīnās, kas nav sertificētas lidojumiem augstāk par 25 000 pēdu, visā lidojuma laikā var samazināt līdz līmenim, kad salona barometriskajā augstumā 10 000 un 13 000 pēdas skābekli nodrošina visiem noteikumos paredzētajiem salona apkalpes locekļiem un vismaz 10 % pasažieru, ja visā lidojuma maršrutā četru minūšu laikā lidmašīna spēj droši samazināt augstumu līdz salona barometriskajam augstumam 13 000 pēdu.
- f) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas b) apakšpunkta 1. daļā un 2. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 20 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.
- g) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 1. rindas 1. vienuma b) apakšpunkta 2. daļā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 10 000 pēdu augstumam 10 minūtēs un tad 110 minūšu lidojumam 10 000 pēdu augstumā.
- h) Vajadzīgā obligātā skābekļa padeve, kas norādīta 1. tabulas 3. rindā, ir skābekļa daudzums, kas vajadzīgs nemainīgam nolaišanās ātrumam 10 minūtēs no lidmašīnas maksimālā sertificētā ekspluatācijas augstuma līdz 15 000 pēdu augstumam.

1. tabula. Obligātās prasības hermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnes sēdvietās	(a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 13 000 pēdām. (b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir virs 10 000 pēdām, bet nav lielāks par 13 000 pēdām pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī, bet nekādā gadījumā mazāk par: 1) 30 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas nepārsniedz 25 000 pēdu; un 2) 2 minūtēm lidmašīnām, kas sertificētas lidojumiem barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 25 000 pēdu.
2) Visiem paredzētajiem salona apkalpes locekļiem	a) Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 13 000 pēdām, bet ne mazāk kā 30 minūtēm padeves. b) Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 10 000 pēdām, bet nav lielāks par 13 000 pēdām pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī.
3) 100 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves.
4) 30 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 14 000 pēdām, bet ne lielāks par 15 000 pēdām.
5) 10 % pasažieru *	Atlikušajā lidojuma laikā, ja salona barometriskais augstums ir lielāks par 10 000 pēdām, bet nav lielāks par 14 000 pēdām pēc pirmajām 30 minūtēm šajā barometriskā augstuma līmenī.

* 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.

CAT.IDE.A.240 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, uzstāda papildu skābekļa iekārtu, kur var glabāt skābekli un nodrošināt tā padevi atbilstīgi 1. tabulai.

1. tabula. Obligātās prasības nehermetizētām lidmašīnām

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnes sēdvietās, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojumu apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām.
2) Visiem paredzētajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet ne virs 13 000 pēdām.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī zemāk par 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu augstumu.

* 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.

CAT.IDE.A.245 Elpošanas aizsargierīces apkalpei

- a) Visas hermetizētas lidmašīnas un tādas nehermetizētas lidmašīnas, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, aprīko ar elpošanas aizsargierīcēm (*PBE*) acu, deguna un mutes aizsardzībai, kas vismaz 15 minūtes nodrošina:
- 1) skābekli katram lidojumu apkalpes loceklim, kurš pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē;
 - 2) gāzi elpošanai katram noteikumos paredzētam salona apkalpes loceklim blakus viņa/viņas norādītajai darba vietai; un
 - 3) gāzi elpošanai no pārnēsājamas *PBE* vienam lidojumu apkalpes loceklim blakus viņa/viņas norādītajai darba vietai — lidmašīnās, kuru lidojumu apkalpē ir vairāk par vienu cilvēku un nav salona apkalpes locekļu.
- (b) Lidojumu apkalpes *PBE* iekārtas parocīgi novieto pilotu kabīnē, kur tās ir viegli pieejamas tūlītējai lietošanai katram noteikumos paredzētam lidojumu apkalpes loceklim norādītajā darba vietā.
- c) Salona apkalpes *PBE* iekārtas uzstāda blakus katra noteikumos paredzētā salona apkalpes locekļa darba vietai.
- d) Pārnēsājamus *PBE* lidmašīnās uzstāda arī blakus CAT.IDE.A.250 minētajam pārnēsājamam ugunsdzēsības aparātam vai — ja pārnēsājamais ugunsdzēsības aparāts ir kravas nodaļījumā — blakus kravas nodaļējuma ieejai.

- e) *PBE* lietošana nedrīkst traucēt CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 un CAT.IDE.A.330 minēto sakaru līdzekļu izmantošanu.

CAT.IDE.A.250 Pārnēsājамie ugunsdzēsības aparāti

- Lidmašīnās lidojumu apkalpes kabīnē ir vismaz viens pārnēsājамs ugunsdzēsības aparāts.
- Katrā virtuvē, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, ir vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājамs ugunsdzēsības aparāts.
- Katrā A vai B klases kravas vai bagāžas nodaļījumā un katrā E klases kravas nodaļījumā, kas apkalpes locekļiem ir pieejams lidojuma laikā, jābūt pieejamam lietošanai vismaz vienam pārnēsājамam ugunsdzēsības aparātam.
- Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēku veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodaļījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts lietot, turklāt nodaļījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.
- Lidmašīnās uzstādīto pārnēsājамo ugunsdzēsības aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodaļījumā.

1. tabula. Pārnēsājамo ugunsdzēsības aparātu skaits

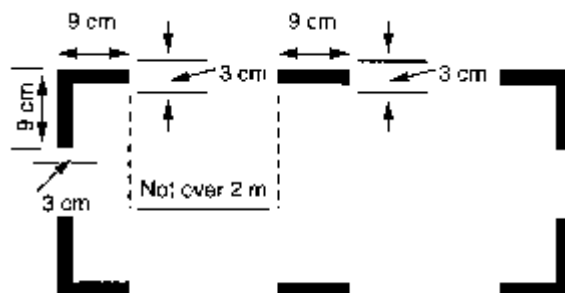
<i>MOPSC</i>	Ugunsdzēsības aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3
201–300	4
301–400	5
401–500	6
501–600	7
601 vai vairāk	8

CAT.IDE.A.255 Avārijas cirvji un laužņi

- Lidmašīnās, kuru *MCTOM* ir lielāka par 5700 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, lidojumu apkalpes kabīnē novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai laužni.
- Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 200 sēdvietām, tālākajā aizmugurējā virtuves zonā vai tās tuvumā novieto papildu avārijas cirvi vai laužni.
- Avārijas cirvji un laužņi, kas ir pasažieru nodaļījumā, nedrīkst būt redzami pasažieriem.

CAT.IDE.A.260 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz lidmašīnas fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos lidmašīnā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. zīmējumā.

1. zīmējums. Uzlaušanas vietu marķējums**CAT.IDE.A.265 Avārijas evakuācijas līdzekļi**

- Lidmašīnās, kur pasažieru avārijas izejas sliekšņi ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) no zemes, pie katras no šīm izejām novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā pasažieriem un apkalpei ļauj droši sasniegt zemi.
- Neskarot a) apakšpunktu, šādus līdzekļus nenovieto pie izejām virs spārniem, ja paredzētais beigu punkts evakuācijas ceļam pa lidmašīnas korpusu ir zemāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, lidmašīnai atrodoties uz zemes ar izlaistām šasijām un aizspārņiem pacelšanās vai nosēšanās stāvoklī, — atbilstīgi tam, kurā stāvoklī tie atrodas augstāk no zemes.
- Lidmašīnās, kur lidojumu apkalpei jābūt atsevišķai avārijas izejai un kur avārijas izejas zemākā vieta ir augstāk par 1,83 m (6 pēdām) virs zemes, novieto līdzekļus, kas avārijas gadījumā visiem apkalpes locekļiem ļauj droši sasniegt zemi.
- Augstuma līmeni, kas noteikts a) un b) apakšpunktā, mēra:
 - ar izlaistu šasiju; un
 - pēc viena vai vairāku šasijas daļu bojājuma vai atteices, kas neļauj to izlaist, lidmašīnās, kuru tipa sertifikāts izdots pēc 2000. gada 31. marta.

CAT.IDE.A.270 Megafoni

Lidmašīnās, kuru MOPSC ir vairāk par 60 sēdvietām un kurās ir vismaz viens pasažieris, jābūt apkalpes locekļiem avārijas evakuācijas laikā lietošanai ērti pieejamiem, pārnēsājamiem, ar baterijām darbināmiem megafoniem šādā skaitā:

- katram pasažieru klājam:

1. tabula. Megafonu skaits

Pasažieru sēdvietu konfigurācija	Megafonu skaits
----------------------------------	-----------------

61–99	1
100 vai vairāk	2

- b) lidmašīnās, kur ir vairāk par vienu pasažieru klāju, visos gadījumos, kad kopējā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir vairāk par 60, jābūt vismaz vienam megafonam.

CAT.IDE.A.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

- a) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, jābūt neatkarīgam enerģijas avotam pieslēgtai avārijas apgaismojuma sistēmai, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.
- b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir:
- 1) kabīnes vispārējā apgaismojuma avoti;
 - 2) iekšējais apgaismojums grīdas līmeņa avārijas izeju zonās;
 - 3) apgaismotas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes;
 - 4) ārējais avārijas apgaismojums pie visām izejām virs spārniem un pie izejām, pie kurām saskaņā ar noteikumiem jābūt ierīcēm, kas atvieglo nokāpšanu — naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pirms 1972. gada 1. maija;
 - 5) ārējais avārijas apgaismojums pie visām pasažieru avārijas izejām — naktī ekspluatējot lidmašīnas, kam pieteikums tipa sertifikāta vai līdzvērtīga dokumenta saņemšanai iesniegts pēc 1972. gada 30. aprīļa;
 - 6) avārijas evakuācijas ceļa apzīmēšanas sistēma(-as) grīdas tuvumā pasažieru nodalījumos — lidmašīnām, kam tipa sertifikāts pirmo reizi izdots 1957. gada 31. aprīlī vai vēlāk.
- c) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 sēdvietas vai mazāk un kuru tipa sertifikāts izdots saskaņā ar Aģentūras lidojumderīguma noteikumiem, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1. līdz 3. daļā minētais aprīkojums.
- d) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 sēdvietas vai mazāk un kuru tipa sertifikāts nav izdots saskaņā ar Aģentūras lidojumderīguma noteikumiem, a) apakšpunktā minētajā avārijas apgaismojuma sistēmā ir b) apakšpunkta 1. daļā minētais aprīkojums.
- e) Nakts lidojumos lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir deviņas sēdvietas vai mazāk, jābūt kabīnes vispārējā apgaismojuma avotam, lai atvieglinātu lidmašīnas evakuāciju.

CAT.IDE.A.280 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, ir vismaz:
- 1) divi *ELT* — viens no tiem automātisks — lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija;
 - 2) viens automātisks *ELT* vai divi jebkura veida *ELT* — lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms 2008. gada 1. jūlija.
- b) Lidmašīnās, kuru *MOPSC* ir 19 sēdvietas vai mazāk, ir vismaz:

- 1) viens automātisks *ELT* — lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
 - 2) viens jebkura veida *ELT* — lidmašīnās, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms 2008. gada 1. jūlija.
- c) Visu veidu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

CAT.IDE.A.285 Lidojumi virs ūdens

- a) Katram cilvēkam uz lidmašīnas klāja ir glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem, — līdzvērtīga peldierīce, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta; tās izvieto:
 - 1) sauszemes lidmašīnās, kuras ekspluatē lidojumos virs ūdens vairāk nekā 50 jūras jūdžu attālumā no krasta vai kuru pacelšanās vai nolaišanās trajektorijas dēļ virs ūdens, iespējams, būtu vajadzīga piespiedu nolaišanās uz ūdens; un
 - 2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.
- c) Hidroplānos, ar kuriem lido virs ūdens, ir:
 - 1) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu hidroplāna pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
 - 2) piemērojamā gadījumā — iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- d) Lidojumiem virs ūdens tādā attālumā no sauszemes, kas piemērots, lai veiktu piespiedu nosēšanos:
 - 1) 120 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 400 jūras jūdžu attālumā, izvēloties mazāko lielumu, — lidmašīnās, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties svarīgākais dzinējs; vai
 - 2) 30 minūšu ilgā lidojumā kreisēšanas ātrumā vai 100 jūras jūdžu attālumā — visās citās lidmašīnās,uzstāda e) punktā minēto aprīkojumu.
- e) Lidmašīnās, kas atbilst d) apakšpunkta noteikumiem, ir šādas ierīces:
 - 1) visiem cilvēkiem uz to klāja pietiekams skaits glābšanas plostu, kuri izvietoti tā, lai būtu viegli pieejami lietošanai avārijas gadījumā, un kuru ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus izdzīvojušos cilvēkus viena lielākas standartietilpības plostā zaudējuma gadījumā;
 - 2) avārijas signālugunis katram glābšanas plostam;
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi; un
 - 4) vismaz divi glābšanas *ELT* (*ELT(S)*).

CAT.IDE.A.305 Izdzīvošanas aprīkojums

- a) Lidmašīnās, ar kurām lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:
 - 1) avārijas signālu radīšanas signālierīces;
 - 2) vismaz viens (*ELT(S)*); un
 - 3) papildu izdzīvošanas aprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.
- b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3. daļā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:
 - 1) nelido tālāk par apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
 - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) — lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties būtiski svarīgais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā — visām citām lidmašīnām,
 - 2) nelido tālāk par attālumu, kas atbilst 90 minūšu lidojumam kreisēšanas ātrumā no apgabala, kas ir piemērots, lai veiktu avārijas nosēšanos, — lidmašīnām, kas sertificētas saskaņā ar piemērojamiem lidojumderīguma noteikumiem.

CAT.IDE.A.325 Austiņas

- a) Katram lidojumu apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnē norādītajā darba vietā, lidmašīnās ir austiņas ar mikrofoni vai laringofons, vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram noteikumos paredzētam lidojumu apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pults ir pārraides poga.

CAT.IDE.A.330 Radiosakaru iekārta

- a) Lidmašīnās uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

CAT.IDE.A.335 Audiopārslēgu pults

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram noteikumos paredzētam lidojumu apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

CAT.IDE.A.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces:

- a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdienešiem uz zemes;

- b) saziņai ar attiecīgajiem ATC dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un
- c) meteoroloģiskās informācijas saņemšanai.

CAT.IDE.A.345 Sakaru un navigācijas iekārtas lidojumiem saskaņā ar IFR vai VFR maršrutos, kad navigāciju īsteno, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, vai VFR maršrutos, kad navigāciju nevar īstenot, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru un navigācijas iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes.
- c) Neskarot b) punktu, lidmašīnās, ko ekspluatē īsos pārlidojumos Ziemeļatlantijas obligāto navigācijas iekārtu darbības parametru (*NAT MNPS*) gaisa telpā un kas nešķērso Atlantijas okeānu, jābūt vismaz vienai liela darbības rādiusa sakaru sistēmai, ja attiecīgajai gaisa telpai ir publicētas alternatīvas sakaru procedūras.
- d) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā atlikušās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.
- e) Lidmašīnās, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotai iekārtai, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

CAT.IDE.A.350 Uztvērējraidītājs

Lidmašīnās uzstāda sekundārā novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītāju, kas informē par barometrisko augstumu, un jebkuru citu ierīci ar *SSR* uztvērējraidītāja funkcijām, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

CAT.IDE.A.355 Elektroniskās navigācijas datu izmantošana

- a) Ekspluatants izmanto tikai tādus elektroniskās navigācijas datus, kas atbalsta navigācijas lietojumprogrammas ar paredzētajam informācijas izmantošanas veidam atbilstīgu integritāti.
- b) Ja elektroniskās navigācijas dati atbalsta navigācijas lietojumprogrammu, kas nepieciešama, veicot ekspluatāciju, kam saskaņā ar SPA daļu vajadzīga atļauja, ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda, ka izmantotais process un galaprodukti atbilst paredzētā datu izmantošanas veida integritātes standartiem.
- c) Ekspluatants pastāvīgi uzrauga gan procesu, gan produktu integritāti vai nu tieši, vai uzraugot trešās puses piegādātāju atbilstību.
- d) Ekspluatants visus aktuālos un negrozītos elektroniskās navigācijas datus laikus izplata un izvieto visās lidmašīnās, kam šie dati vajadzīgi.

2. sadaļa — Helikopteri

CAT.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas — vispārējās prasības

- a) Šajā daļā prasītos instrumentus un iekārtas apstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003; nav jāapstiprina:
- 1) rezerves drošinātāji;
 - 2) pārnēsājamie lukturīši;
 - 3) precīzie hronometri;
 - 4) karšu turētāji;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) megafoni;
 - 7) izdzīvošanas un signalizācijas ierīces;
 - 8) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces; un
 - 9) bērnu ierobežotājsistēmas.
- c) Attiecībā uz instrumentiem un iekārtām, kas nav paredzēti šajā daļā un nav jāapstiprina saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 1702/2003, bet kas ir helikopterā lidojuma laikā, ievēro šādus nosacījumus:
- 1) šo instrumentu, ierīču vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai pierādītu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. pielikumam vai CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 un CAT.IDE.H.345; un
 - 2) šie instrumenti un ierīces — arī bojājumu vai disfunkcijas gadījumā — nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- d) Ja iekārtu lidojuma laikā savā darba vietā izmanto viens lidojumu apkalpes loceklis, tai jābūt ērti ekspluatējamai no šīs darba vietas. Ja paredzēts, ka konkrētu ierīci lietos vairāk nekā viens lidojumu apkalpes loceklis, to uzstāda tā, lai to būtu ērti lietot no jebkuras darba vietas, kur to paredzēts lietot.
- e) Instrumentus, ko izmanto visi lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no savas darba vietas bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visām vajadzīgajām avārijas ierīcēm jābūt ērti pieejamām tūlītējai lietošanai.

CAT.IDE.H.105 Lidojumam obligāto iekārtu saraksts

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem helikoptera instrumentiem, iekārtas pozīcijām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar ekspluatanta *MEL*; vai
- b) ekspluatants ir saņēmis kompetentās iestādes atļauju ekspluatēt helikopteru saskaņā ar *MMEL* noteiktajiem ierobežojumiem.

CAT.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

- a) Helikopteriem, ar kuriem lido dienā saskaņā ar *VFR*, uzstāda sadursmes novēršanas apgaismojuma sistēmu.
- b) Helikopteriem, ar kuriem lido naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda gan a) apakšpunktā minēto sistēmu, gan:
 - 1) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;
 - 2) apgaismojumu, kas saņem enerģiju no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus pasažieru nodalījumus;
 - 3) katram apkalpes loceklim norādītajā darba vietā viegli sasniedzamu pārnēsājamu elektrisko lukturīti;
 - 4) navigācijas/pozīcijas apgaismojumu;
 - 5) divas nosēšanās gaismas, no kurām vienu lidojumā iespējams pielāgot tā, lai apgaismotu zemes virsmu helikoptera priekšā un aizmugurē, kā arī abos helikoptera sānos; un
 - 6) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

CAT.IDE.H.125 Helikopteru ekspluatācija dienā saskaņā ar *VFR* — navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar *VFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) magnētisko virzienu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) vertikālo ātrumu;
 - 6) slīdēšanu.
- b) Ierīces, ar kurām parāda:
 - 1) ārējā gaisa temperatūru; un
 - 2) nepietiekamu elektroenerģijas piegādi vajadzīgajiem lidojuma instrumentiem.
- c) Ja lidojumā vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vieta ir aprīkota ar papildierīcēm, ar kurām parāda:
 - 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu; un
 - 4) slīdēšanu.

- d) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3175 kg, vai visos helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, neredzot zemi, vai apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1500 m, uzstāda ierīces, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) telpisko stāvokli; un
 - 2) virzienu.
- e) Helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3175 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, — līdzekļi, kas novērš gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.

CAT.IDE.H.130 Helikopteru ekspluatācija saskaņā ar *IFR* vai naktī — lidojuma un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Helikopteros, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *VFR* vai *IFR*, pilota darba vietā ir šāds aprīkojums.

- a) Ierīces, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) magnētisko virzienu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 4) vertikālo ātrumu;
 - 5) slīdēšanu;
 - 6) telpisko stāvokli; un
 - 7) stabilizētu virzienu.
- b) Divi barometriskā augstuma indikatori. Ja lidojumus naktī saskaņā ar *VFR* veic viens pilots, barometriskā augstuma altimetru var aizstāt ar radioaltimetru.
- c) Ierīces, ar kurām parāda:
 - 1) ārējā gaisa temperatūru; un
 - 2) nepietiekamu elektroenerģijas piegādi vajadzīgajiem lidojuma instrumentiem.
- d) Līdzekļi, kas prasīti a) apakšpunkta 3. daļā un h) apakšpunkta 2. daļā, lai novērstu gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- e) Ierīces, kas lidojumu apkalpei ziņo par d) apakšpunktā prasīto ierīču atteici, helikopteros:
 - 1) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts 1999. gada 1. augustā vai vēlāk; vai
 - 2) kuru *CofA* pirmo reizi izsniegts pirms 1999. gada 1. augusta un kuru *MCTOM* ir lielāka par 3175 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām.
- f) Telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides rezerves ierīces, kas:
 - 1) standarta ekspluatācijas laikā nepārtraukti saņem enerģiju un ko elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices gadījumā apgādā ar enerģiju no enerģijas avota, kurš ir neatkarīgs no elektrības ražošanas sistēmas;
 - 2) darbojas neatkarīgi no jebkuras citas telpiskā stāvokļa mērīšanas un atveides sistēmas;
 - 3) ir pieejamas lietošanai no jebkura pilota darba vietas;

- 4) pēc parastās elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices darbojas automātiski;
 - 5) pēc elektrības ražošanas sistēmas pilnīgas atteices, ņemot vērā citas slodzes avārijas elektroenerģijas padeves sistēmā un ekspluatācijas procesus, garantē drošu ekspluatāciju vismaz 30 minūtes vai tik ilgi, cik vajadzīgs, lai, lidojot virs nelabvēlīga apvidus vai atklātas jūras, sasniegtu rezerves nosēšanās vietu;
 - 6) visā ekspluatācijas laikā ir atbilstīgi apgaismotas; un
 - 7) ir savienotas ar ierīcēm, kas lidojumu apkalpi brīdina par minēto ierīču nepietiekamu elektroapgādi vai to, ka tās darbina avārijas elektroenerģija.
- g) Rezerves statiskā spiediena avots augstuma, gaisa ātruma un vertikālā ātruma mērīšanas ierīcēm.
- h) Ja lidojumā vajadzīgi divi piloti, otrā pilota darba vietā ir šādas atsevišķas ierīces, ar kurām parāda:
- 1) barometrisko augstumu;
 - 2) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 3) vertikālo ātrumu;
 - 4) slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli; un
 - 6) stabilizētu virzienu.
- i) *IFR* lidojumiem — karšu turētājs, uzstādīts informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

CAT.IDE.H.135 Papildu iekārtas viena pilota lidojumam saskaņā ar *IFR*

Helikopteros, ko ekspluatē viens pilots saskaņā ar *IFR*, uzstāda autopilotu, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

CAT.IDE.H.145 Radioaltimetri

- a) Helikopteros, ar kuriem lido virs ūdens, uzstāda radioaltimetru, kas raida skaņas brīdinājuma signālu, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, kā arī vizuālu brīdinājuma signālu pilota izvēlētajā augstumā, ja:
- 1) nav redzama zeme;
 - 2) redzamība ir mazāka par 1500 metriem;
 - 3) lido naktī; vai
 - 4) lido tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs 3 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

CAT.IDE.H.160 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas helikopterā

Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām un kurus ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, uzstāda meteoroloģisko radaru, ja jaunākajos meteoroloģiskajos ziņojumos norādīts, ka lidojuma maršrutā iespējami pērkona negaisi vai citi potenciāli bīstami laikapstākļi, ko uzskata par uztveramiem ar helikoptera meteoroloģisko radaru.

CAT.IDE.H.165 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī

- a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamos vai pašreizējos apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās apgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē apkalpei pildīt pienākumus.

CAT.IDE.H.170 Lidojumu apkalpes iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kuru ekspluatāciju nodrošina vairāk nekā viens apkalpes loceklis, uzstāda apkalpes iekšējo sakaru sistēmu ar austiņām un mikrofonu katram apkalpes loceklim.

CAT.IDE.H.175 Apkalpes locekļu iekšējā sakaru sistēma

Helikopteros, kur papildus lidojumu apkalpei ir citi apkalpes locekļi, uzstāda apkalpes locekļu iekšējo sakaru sistēmu.

CAT.IDE.H.180 Pasažieru informēšanas sistēma

- a) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām, uzstāda pasažieru informēšanas sistēmu, izņemot:
 - 1) helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām, bet mazāk par 20 sēdvietām, ja:
 - i) helikopterā nav starpsienas, kas atdala pilota un pasažieru nodalījumus; un
 - ii) ekspluatants var pierādīt, ka pilota balss ir dzirdama un saprotama visās pasažieru sēdvietās.

CAT.IDE.H.185 Pilotu kabīnes skaņas reģistratori

- a) Pilotu kabīnes skaņas reģistratoru (*CVR*) uzstāda:
 - 1) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 7000 kg; un
 - 2) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1987. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) *CVR* spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz:
 - 1) pēdējās 2 stundās — a) apakšpunkta 1. un 2. daļā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;
 - 2) pēdējās stundas laikā — a) apakšpunkta 1. daļā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk un pirms 2016. gada 1. janvāra;
 - 3) pēdējās 30 minūtēs — a) apakšpunkta 1. daļā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 1999. gada 1. augusta; vai
 - 4) pēdējās 30 minūtēs — a) apakšpunkta 2. daļā minētajos helikopteros, ja to *CofA* ir izdots pirms 2016. gada 1. janvāra.
- c) *CVR*, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) pilotu kabīnē pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojumu apkalpes locekļu balss sakarus;

- 3) akustisko vidi lidojumu apkalpes kabīnē, tostarp bez pārtraukuma:
 - i) skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона — helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
 - ii) ja praktiski iespējams: skaņas signālus, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikroфона, — helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 1999. gada 1. augusta;un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot austiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) Papildinot d) apakšpunktu: a) apakšpunkta 2. daļā minētajos helikopteros, kuru *CofA* izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk:
- 1) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters sācis kustību ar savu dzinējspēku, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku;
 - 2) atbilstīgi elektroenerģijas piegādei CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilota kabīnes pārbaužu laikā pirms lidojuma līdz pilota kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēja izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

CAT.IDE.H.190 Lidojuma parametru reģistrators

- a) *FDR*, kur lietota datu ierakstīšanas un uzglabāšanas digitālā metode un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja, uzstāda:
- 1) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 3175 kg un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1999. gada 1. augustā vai vēlāk; un
 - 2) helikopteros, kuru *MCTOM* ir lielāka par 7000 kg vai kuru *MOPSC* ir vairāk par deviņām sēdvietām un kuru *CofA* pirmo reizi izdots pēc 1989. gada 1. janvāra vai vēlāk, taču pirms 1999. gada 1. augusta.
- b) *FDR* ieraksta parametrus, kas vajadzīgi, lai noteiktu precīzu:
- 1) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatāciju, un spēj saglabāt pēdējās 10 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. daļā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk;
 - 2) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 8 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 1. daļā minētajos helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots pirms 2016. gada 1. janvāra; vai
 - 3) lidojuma trajektoriju, lidojuma ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu un konfigurāciju, un spēj saglabāt pēdējās 5 stundās ierakstīto informāciju a) apakšpunkta 2. daļā minētajos helikopteros.

- c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas lidojumu apkalpei uzrāda precīzu informāciju.
- d) *FDR* automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) *FDR* aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

CAT.IDE.H.195 Datu pārraides reģistrators

- a) Helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 2014. gada 8. aprīlī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda *CVR*, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) *ATS* un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — radiosakaru uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem;
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams — ņemot vērā sistēmas uzbūvi — attēliem;
 - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus helikoptera; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistrators izmanto digitālu datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas metodi un ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti lidlaukā.
- c) Reģistratoram jāspēj saglabāt dati, kas ierakstīti vismaz CAT.IDE.H.185 *CVR* ierīcēm noteikto laiku.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistratora darbības sākšanai un beigšanai noteiktās prasības ir identiskas CAT.IDE.H.185. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro *CVR*.

CAT.IDE.H.200 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

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

CAT.IDE.H.205 Sēdekļi, sēdekļu drošības jostas, ierobežotājsistēmas un bērnu ierobežotājerīces

- a) Helikopteros uzstāda:
 - 1) sēdekli vai guļvietu ik personai, kas ir vismaz divus gadus veca;

- 2) salona apkalpes locekļu sēdekļus;
 - 3) drošības jostu katram pasažieru sēdeklim, kā arī ierobežotājjostas katrai guļvietai;
 - 4) katram pasažieru sēdeklim pasažierim, kam ir divi vai vairāk gadu, paredzētu drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu — helikopteros, kuru *CofA* pirmo reizi izdots 1999. gada 1. augustā vai vēlāk;
 - 5) bērnu ierobežotājierīci (*CRD*) katram bērnam, kas jaunāks par diviem gadiem;
 - 6) katram lidojumu apkalpes locekļa sēdeklim — sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā; un
 - 7) sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu sēdekļiem, kas paredzēti obligātajam salona apkalpes locekļu skaitam.
- b) Sēdekļa drošības josta ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu:
- 1) ir atsprādzējama vienā punktā;
 - 2) ir aprīkota ar divām plecu siksnām un sēdekļa drošības jostu, ko iespējams lietot atsevišķi.

CAT.IDE.H.210 Zīmes “Piesprādzēt drošības jostas” un “Nesmēķēt”

Helikopteros, kur no lidojumu apkalpes locekļu kabīnes sēdvietām nav redzamas visas pasažieru sēdvietas, uzstāda ierīces, kas visiem pasažieriem un salona apkalpes locekļiem norāda, kad ir jāpiesprādzējas un kad nav atļauts smēķēt.

CAT.IDE.H.220 Pirmās palīdzības komplekti

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

CAT.IDE.H.240 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

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

1. tabula. Obligātais skābekļa daudzums sarežģītos nehermetizētos helikopteros

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnes sēdekļos, kā arī apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojumu apkalpei pildīt pienākumus	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām.
2) Visiem paredzētajiem salona apkalpes	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma

locekļiem	līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet ne virs 13 000 pēdām.
3) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī zemāk par 13 000 pēdām.
4) 10 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu augstumu.

* 1. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.

2. tabula. Obligātais skābekļa daudzums helikopteros, kas nav sarežģīti nehermetizēti helikopteri

Padeve	Ilgums un salona barometriskais augstums
1) Visām personām, kas pilda pienākumus lidojumu apkalpes kabīnes sēdekļos, apkalpes locekļiem, kas palīdz lidojumu apkalpei pildīt pienākumus, kā arī noteikumos paredzētajiem salona apkalpes locekļiem	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī virs 13 000 pēdām un jebkurā laika periodā, kas pārsniedz 30 minūtes barometriskā augstuma līmenī virs 10 000 pēdām, bet ne virs 13 000 pēdām.
2) Apkalpes papildu locekļiem un 100 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā barometriskā augstuma līmenī zemāk par 13 000 pēdām.
3) 10 % pasažieru *	Visā lidojuma laikā pēc 30 minūtēm barometriskā augstuma līmenī, kas pārsniedz 10 000 pēdu, bet nepārsniedz 13 000 pēdu augstumu.

* 2. tabulā pasažieru skaits ir faktiski pārvadāto pasažieru skaits, tostarp bērni, kas jaunāki par diviem gadiem.

CAT.IDE.H.250 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti

- Helikopteros lidojumu apkalpes kabīnē uzstāda vismaz vienu pārnēsājamu ugunsdzēsības aparātu.
- Katrā virtuvē, kas neatrodas uz galvenā pasažieru klāja, ir vai ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsības aparāts.
- Katrā kravas nodalījumā, kuram lidojumā var piekļūt apkalpes locekļi, ir viegli pieejams lietošanai vismaz viens pārnēsājams ugunsdzēsības aparāts.
- Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēsības aparātu paredzēts

lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

- e) Helikopteros uzstādīto pārnēsājamo ugunsdzēsības aparātu skaitam jāatbilst vismaz 1. tabulā norādītajam skaitam; tos izvieto tā, lai tie būtu viegli pieejami katrā pasažieru nodalījumā.

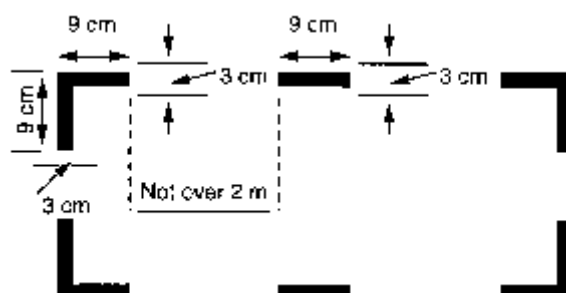
1. tabula. Pārnēsājamo ugunsdzēsības aparātu skaits

<i>MOPSC</i>	Ugunsdzēsības aparātu skaits
7–30	1
31–60	2
61–200	3

CAT.IDE.H.260 Uzlaušanas vietu marķējums

Ja uz helikoptera fizelāžas ir marķētas noteiktas zonas, ko avārijas gadījumā glābšanas brigādes var izmantot, lai ielauztos helikopterā, šīs zonas marķē tā, kā norādīts 1. attēlā.

1. zīmējums. Uzlaušanas vietu marķējums



CAT.IDE.H.270 Megafoni

Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, ir apkalpes locekļiem avārijas evakuācijas laikā lietošanai ērti pieejami, pārnēsājami, ar baterijām darbināmi megafoni.

CAT.IDE.H.275 Avārijas apgaismojums un marķējums

- a) Helikopteros, kuru *MOPSC* ir vairāk par 19 sēdvietām, ir:
- 1) avārijas apgaismošanas sistēma ar neatkarīgu energoapgādi, lai nodrošinātu salona apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju; un
 - 2) dienas gaismā vai tumsā redzamas avārijas izeju marķējuma un atrašanās vietu zīmes.
- b) Dienas gaismā vai tumsā redzams avārijas izeju marķējums ir helikopteros, ko ekspluatē:
- 1) 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā; vai

- 2) 3. parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 3 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

CAT.IDE.H.280 Avārijas atrašanās vietas raidītājs (ELT)

- a) Helikopteros ir vismaz viens automātisks *ELT*.
- b) Helikopteros, ko ekspluatē 1. vai 2. parametru klasē darbībām atklātā jūrā lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū un tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, uzstāda *ELT (ELT(AD))*, kas sāk darboties automātiski.
- c) Visu veidu *ELT* spēj pārraidīt signālus vienlaikus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

CAT.IDE.H.290 Glābšanas vestes

- a) Ar glābšanas vesti katram cilvēkam uz tā klāja vai līdzvērtīgu peldierīci katram bērnam, kurš jaunāks par diviem gadiem, kas ir viegli pieejama no tās personas sēdvietas vai guļvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta, ekipē helikopterus, ko ekspluatē:
 - 1) 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - 2) 3. parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu, ko var veikt autorotācijas režīmā; vai
 - 3) 2. vai 3. parametru klasē, paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur paceļšanās vai nolaišanās trajektorija ir virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti vai līdzvērtīgu individuālu peldierīci aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

CAT.IDE.H.295 Apkalpes locekļu aizsargtērps

Katram apkalpes loceklim ir aizsargtērps, veicot ekspluatāciju:

- a) 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens, veicot darbības atklātā jūrā, tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ja kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10°C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku; vai
- b) 3. parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā vai attālumu, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, ja kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10°C.

CAT.IDE.H.300 Glābšanas plosti, glābšanas *ELT* un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens

- a) Helikopteros, ko ekspluatē:
 - 1) 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā; vai

- 2) 3. parametru klasē lidojumos virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 3 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ir:
- i) vismaz viens glābšanas plosts, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai avārijas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai, — helikopteros, kas pārvadā mazāk par 12 cilvēkiem;
 - ii) vismaz divi glābšanas plosti, kuros kopā iespējams izvietot visus cilvēkus, ko pārvadā helikopterā, un kuru pārslodzes ietilpība ir pietiekama, lai uzņemtu visus cilvēkus, kas ir uz helikoptera klāja, un kuri novietoti tā, lai avārijas gadījumā tie būtu viegli pieejami lietošanai, — helikopteros, kas pārvadā vairāk par 11 cilvēkiem;
 - iii) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas *ELT* (*ELT(S)*); un
 - iv) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

CAT.IDE.H.305 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteros, ar kuriem lido virs apgabaliem, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, ir:

- a) avārijas signālu radīšanas signālierīce;
- b) vismaz viens (*ELT(S)*); un
- c) papildu izdzīvošanas aprīkojums paredzētajam lidojuma maršrutam, ņemot vērā cilvēku skaitu uz klāja.

CAT.IDE.H.310 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū

Ekspluatējot helikopterus darbībā atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, ievēro šādus nosacījumus.

- a) Ja kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10°C, vai ja aprēķinātais glābšanas operācijas laiks ir ilgāks par aprēķināto izdzīvošanai vajadzīgo laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem cilvēkiem helikopterā ir aizsargtērps.
- b) Visi glābšanas plosti, ko helikopterā ved atbilstīgi CAT.IDE.H.300 noteiktajām prasībām, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kuros tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un garenslīpuma rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens.
- c) Helikopteram uzstāda avārijas apgaismošanas sistēmu ar neatkarīgu energoapgādi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju.
- d) Visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis.

- e) Visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu izkļūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, ievērojot maksimālās prasības, kas jāņem vērā attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens un peldēšanu.
- f) Visas durvis, logi vai citas atveres pasažieru nodalījumā, kas novērtētas kā piemērotas evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas.
- g) Glābšanas vestes valkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad pasažieriem vai apkalpes locekļiem ir aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

CAT.IDE.H.315 Dažādas ierīces ekspluatācijai uz ūdens sertificētiem helikopteriem

Helikopteros, kas sertificēti ekspluatācijai uz ūdens, ir:

- a) jūras enkurs un citas ierīces, kas vajadzīgas, lai atvieglinātu helikoptera pietauvošanos, noenkurošanos vai manevrēšanu uz ūdens atbilstīgi tā izmēram, svaram un manevrējamībai; un
- b) piemērojamā gadījumā — iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

CAT.IDE.H.320 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

- a) Lai helikopterus ekspluatētu 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, to konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgiem lidojumderīguma noteikumiem.
- b) Helikopteru konstrukcijai jābūt piemērotai, lai veiktu nosēšanos uz ūdens vai sertificētai attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens saskaņā ar attiecīgiem lidojumderīguma noteikumiem, un helikopteriem jābūt aprīkotiem ar avārijas peldierīcēm, ja tos ekspluatē:
 - 1) 1. vai 2. parametru klasē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no zemes, kas vienlīdzīgs vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā;
 - 2) 2. parametru klasē, paceļoties vai nosēžoties virs ūdens, izņemot neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS), kad ietekmes mazināšanas nolūkā nosēšanos vai pacelšanos HEMS ekspluatācijas vietā blīvi apdzīvotā teritorijā veic virs ūdens; vai
 - 3) 3. parametru klasē lidojumos virs ūdens tālāk no zemes par attālumu, kādā iespējama droša piespiedu nosēšanās.

CAT.IDE.H.325 Austiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam un/vai apkalpes loceklim savā darba vietā helikopterā ir austiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pults.

CAT.IDE.H.330 Radiosakaru iekārta

- a) Helikopteros uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtas nodrošina sakarus aeronavigācijas 121,5 MHz avārijas frekvencē.

CAT.IDE.H.335 Audiopārslēgu pults

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR*, ir katram noteikumos paredzētam lidojumu apkalpes loceklim pieejama audiopārslēgu pults.

CAT.IDE.H.340 Radioiekārtas lidojumiem saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *VFR* maršrutos, kad navigāciju var īstenot, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda standarta ekspluatācijas režīmiem vajadzīgās radiosakaru ierīces šādu darbību veikšanai:

- a) saziņai ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes;
- b) saziņai ar attiecīgajiem *ATC* dienestiem no jebkuras vietas kontrolētā gaisa telpā, kur paredzēts veikt lidojumus; un
- c) meteoroloģiskas informācijas saņemšanai.

CAT.IDE.H.345 Sakaru un navigācijas ierīces lidojumiem saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju īsteno, neizmantojot vizuālu kontaktu ar zemi

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai *VFR* maršrutos, kad navigāciju nevar īstenot, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, uzstāda piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem atbilstīgas radiosakaru un navigācijas iekārtas.
- b) Radiosakaru iekārtā ir vismaz divas neatkarīgas radiosakaru sistēmas, kas standarta ekspluatācijas režīmā vajadzīgas, lai no jebkura maršruta punkta, ieskaitot novirzes no plānotā maršruta, sazinātos ar attiecīgajiem dispečerdienestiem uz zemes.
- c) Helikoptera navigācijas iekārtai jābūt konstruētai tā, lai vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā jebkurā lidojuma posmā parējās ierīces nodrošinātu navigāciju saskaņā ar lidojuma plānu.
- d) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt lidojumos, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, ir piemērota iekārta, kas nodrošina vadību līdz punktam, no kura, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, iespējams nosēsties jebkurā lidlaukā un jebkurā noteiktā rezerves lidlaukā, kur paredzēts nosēsties *IMC*.

CAT.IDE.H.350 Uztvērējraidītājs

Helikopteros uzstāda sekundārā novērošanas radiolokatora (*SSR*) uztvērējraidītāju, kas informē par barometrisko augstumu, un jebkuru citu ierīci ar *SSR* uztvērējraidītāja funkcijām, kas vajadzīgas konkrētajam maršrutam.

V PIELIKUMS

SPA daļa

A apakšdaļa — Vispārīgas prasības

SPA.GEN.100 Kompetentā iestāde

- a) Kompetentā iestāde, kas izdod īpašu atļauju:
 - 1) komercespluatantam — tās dalībvalsts iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta; un
 - 2) ekspluatantam, kas veic nekomerciālu ekspluatāciju, — ekspluatanta reģistrācijas vai dzīvesvietas valsts iestāde.
- b) Neskarot a) punkta 2. daļu, ekspluatantam, kas veic trešajā valstī reģistrēta gaisa kuģa nekomerciālu ekspluatāciju, nepiemēro šajā daļā noteiktās piemērojamās prasības šādu ekspluatācijas veidu atļauju izdošanai, ja šīs atļaujas ir izdevusi trešā valsts, kas ir reģistrācijas valsts:
 - 1) noteiktas precizitātes navigācija (*PBN*);
 - 2) obligātie navigācijas iekārtu darbības parametri (*MNPS*);
 - 3) gaisa telpa ar samazinātu minimālo vertikālo intervālu (*RVSM*).

SPA.GEN.105 Pieteikšanās īpašas atļaujas saņemšanai

- a) Ekspluatants, kas iesniedz pieteikumu īpašas sākotnējās atļaujas saņemšanai, kompetentajai iestādei iesniedz piemērojamā apakšdaļā prasītos dokumentus un šādu informāciju:
 - 1) pieteikuma iesniedzēja nosaukumu un pasta adresi; un
 - 2) plānotā ekspluatācijas veida raksturojumu.
- b) Ekspluatants kompetentajai iestādei pierāda:
 - 1) atbilstību piemērojamās apakšdaļas prasībām; un
 - 2) to, ka ir ievēroti atbilstīgi 21. daļai noteikto datu par piemērotību ekspluatācijai (*OSD*) attiecīgie elementi.
- c) Ekspluatants glabā dokumentus, kas attiecas uz a) un b) punktiem, vismaz tās ekspluatācijas laikā, kurai vajadzīga īpašā atļauja, vai — piemērojamā gadījumā — saskaņā ar ORO daļas noteikumiem.

SPA.GEN.110 Ekspluatanta, kam izdota īpaša atļauja, tiesības

Ekspluatantam atļautā ekspluatācijas veida darbības jomu dokumentē un norāda:

- a) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (*AOC*) ekspluatācijas specifikācijā — ekspluatanti, kam ir *AOC*; un
- b) īpašo atļauju sarakstā — visi pārējie ekspluatanti.

SPA.GEN.115 Izmaiņas īpašajā atļaujā

Ja īpašās atļaujas nosacījumus ietekmē izmaiņas, ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz attiecīgos dokumentus un pirms ekspluatācijas saņem atļauju.

SPA.GEN.120 Īpašās atļaujas derīguma uzturēšana

Īpašās atļaujas izdod uz neierobežotu laiku, un tās ir spēkā, kamēr ekspluatants ievēro īpašās atļaujas prasības un ņem vērā atbilstīgi 21. daļai noteikto *OSD* attiecīgos elementus.

B apakšdaļa — Eksploatācija, izmantojot noteiktas precizitātes navigāciju (PBN)

SPA.PBN.100 PBN - eksploatācija

Gaisa kuģi ekspluatē noteiktā gaisa telpā, maršrutos vai atbilstīgi procedūrām, kas izstrādātas saskaņā ar noteiktas precizitātes navigācijas (PBN) specifikācijām, tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja šādu darbību veikšanai. Īpašas atļaujas nav vajadzīgas 5. reģionālās navigācijas (RNAV5 (*Basic Area Navigation, B-RNAV*)) lidojumiem paredzētā gaisa telpā.

SPA.PBN.105 PBN eksploatācijas atļauja

Lai saņemtu kompetentās iestādes atļauju PBN eksploatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) ir saņēmis attiecīgu RNAV sistēmas lidojumderīguma apliecību;
- b) ir izveidota šajā eksploatācijā lidojumos iesaistīto lidojumu apkalpes locekļu apmācības programma; un
- c) ir izveidotas eksploatācijas procedūras, nosakot:
 - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču eksploatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus obligāto iekārtu sarakstā (*MEL*);
 - 2) lidojumu apkalpes sastāvu un pieredzes prasības;
 - 3) standarta procedūras;
 - 4) darbnepārtrauces procedūras;
 - 5) uzraudzību un ziņošanu par incidentiem; un
 - 6) elektroniskās navigācijas datu pārvaldību.

C apakšdaļa — Eksploatācija, ievērojot obligātus navigācijas iekārtu darbības parametrus (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS - eksploatācija

Gaisa kuģa eksploatāciju noteiktā gaisa telpā, kurā jāievēro obligātās navigācijas iekārtu darbības parametru specifikācijas (MNPS) atbilstīgi reģionālajām papildprocedūrām, kur noteiktas obligātās navigācijas iekārtu darbības parametru specifikācijas, drīkst veikt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja šādu darbību veikšanai.

SPA.MNPS.105 MNPS eksploatācijas atļauja

Lai saņemtu kompetentās iestādes atļauju MNPS eksploatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) navigācijas iekārtas atbilst obligātajām veikspējas prasībām;
- b) katrs pilots savā darba vietā var redzēt un lietot navigācijas displejus, indikatorus un vadības ierīces;
- c) ir izveidota šajā eksploatācijā iesaistīto lidojumu apkalpes locekļu apmācības programma; un
- d) ir izveidotas eksploatācijas procedūras, nosakot:
 - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču eksploatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus MEL;
 - 2) lidojumu apkalpes sastāvu un obligātās pieredzes prasības;
 - 3) standarta procedūras;
 - 4) darbnepārtrauces procedūras, arī tās, ko noteikusi par attiecīgo gaisa telpu atbildīgā iestāde; un
 - 5) uzraudzību un ziņošanu par incidentiem.

D apakšdaļa — Eksploatācija gaisa telpā ar samazinātu minimālo vertikālo intervālu (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM - eksploatācija

Gaisa kuģa eksploatāciju noteiktā gaisa telpā, kurā starp lidojuma līmeni (FL) 290 un FL 410 (ieskaitot) minimālais vertikālais intervāls (RVSM) ir samazināts līdz 300 m (1000 pēdām), drīkst veikt tikai tad, ja ekspluatantam ir attiecīga kompetentās iestādes atļauja.

SPA.RVSM.105 RVSM eksploatācijas atļauja

Lai saņemtu kompetentās iestādes atļauju RVSM eksploatācijai, ekspluatants pierāda, ka:

- a) ir saņēmis attiecīgo RVSM lidojumderīguma apliecību;
- b) ir izveidotas procedūras augstuma saglabāšanas kļūdu uzraudzībai un ziņošanai par tām;
- c) ir izveidota šajā eksploatācijā iesaistīto lidojumu apkalpes locekļu apmācības programma; un
- d) ir izveidotas eksploatācijas procedūras, nosakot:
 - 1) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču eksploatācijas ierobežojumus un attiecīgus ierakstus MEL;
 - 2) lidojumu apkalpes sastāvu un pieredzes prasības;
 - 3) lidojumu plānošanas procesu;
 - 4) pirmslidojuma procedūras;
 - 5) procedūras, ko veic pirms ielidošanas RVSM gaisa telpā;
 - 6) lidojumu procedūras;
 - 7) pēclidojuma procedūras;
 - 8) ziņošanu par incidentiem; un
 - 9) eksploatācijas procedūras konkrētā reģionā.

SPA.RVSM.110 Prasības RVSM iekārtām

Gaisa kuģī, ko ekspluatē RVSM gaisa telpā, ir:

- a) divas neatkarīgas augstuma mērīšanas sistēmas;
- b) sistēma brīdināšanai par augstumu;
- c) automātiska augstuma kontroles sistēma; un
- d) sekundārā novērošanas radiolokatora (SSR) uztvērējraidītājs ar sistēmu ziņošanai par augstumu, ko var savienot ar izmantoto augstuma mērīšanas sistēmu augstuma uzturēšanai.

SPA.RVSM.115 RVSM augstuma saglabāšanas kļūdas

- a) Eksploatants ziņo par reģistrētām vai ziņotām augstuma saglabāšanas kļūdām gaisa kuģa iekārtu nepareizas darbības vai ekspluatācijas dēļ, kas vienādas ar vai lielākas par šādiem lielumiem:
 - 1) kopējā vertikālā kļūda (*TVE*): ± 90 m (± 300 pēdas);
 - 2) altimetrijas sistēmas kļūda (*ASE*): ± 75 m (± 245 pēdas); un
 - 3) novirze no norādītā augstuma (*AAD*): ± 90 m (± 300 pēdas).
- b) Par šādiem atgadījumiem kompetentajai iestādei ziņo 72 stundu laikā. Ziņojumos ir cēloņu sākotnējā analīze, kā arī atkārtotu atgadījumu novēršanai veiktie pasākumi.
- c) Ja reģistrēta vai saņemta augstuma saglabāšanas kļūda, eksploatants nekavējoties veic pasākumus, lai labotu kļūdas cēloņus un ziņotu par turpmākajiem pasākumiem, ja tāda ir kompetentās iestādes prasība.

E apakšdaļa — Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO)

SPA.LVO.100 Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos

Ekspluatants šādas darbības sliktas redzamības apstākļos (*LVO*) veic tikai tad, ja tās apstiprinājusi kompetentā iestāde:

- a) pacelšanās sliktas redzamības apstākļos (*LVTO*);
- b) ekspluatācija apstākļos, kas zemāki par standarta I kategoriju (*LTS CAT I*);
- c) ekspluatācija apstākļos, kas atbilst II kategorijai (*CAT II*);
- d) ekspluatācija apstākļos, kas neatbilst II kategorijai (*OTS CAT II*);
- e) ekspluatācija apstākļos, kas atbilst III kategorijai (*CAT III*); un
- f) nolaišanās manevri ar redzamības uzlabošanas sistēmu (*EVS*), ja ekspluatāciju veic apstākļos, kad redzamība uz skrejceļa (*RVR*) ir sliktāka nekā obligātajos nosacījumos paredzētā.

SPA.LVO.105 LVO atļauja

Lai saņemtu kompetentās iestādes izdotu *LVO* atļauju, ekspluatants pierāda atbilstību šajā apakšdaļā noteiktajām prasībām.

SPA.LVO.110 Vispārējās prasības ekspluatācijai

- a) Ekspluatants veic ekspluatāciju *LTS CAT I* apstākļos tikai tad, ja:
 - 1) katrs gaisa kuģis ir sertificēts ekspluatācijai *CAT II* apstākļos; un,
 - 2) nolaišanās manevru veicot, izmanto:
 - i) automātisku nosēšanos ar autopilotu, ko apstiprina ekspluatācijai *CAT IIIA* apstākļos; vai
 - ii) apstiprinātu nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēmu (*HUDLS*) līdz vismaz 150 pēdu augstumam virs sliekšņa.
- b) Ekspluatants veic ekspluatāciju *CAT II*, *OTS CAT II* vai *CAT III* apstākļos tikai tad, ja:
 - 1) katrs attiecīgais gaisa kuģis ir sertificēts ekspluatācijai ar lēmuma pieņemšanas augstumu (*DH*), kas zemāks par 200 pēdām, vai bez *DH*, un tajā ir iekārtas, kas paredzētas saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām;
 - 2) vispārējās ekspluatācijas drošības kontrolei ir izveidota un uzturēta sistēma, kas reģistrē nolaišanās manevrus un/vai izdevušos un neizdevušos automātiskas nosēšanās gadījumus;
 - 3) *DH* ir noteikts ar radioaltimetru; un
 - 4) lidojumu apkalpē ir vismaz divi piloti.
- c) Ekspluatants nolaišanās manevrus ar *EVS* izmantošanu veic tikai tad, ja:

- 1) *EVS* ir sertificēta; un
 - 2) lidojumos ar *RVR*, kas zemāks par 550 m, lidojumu apkalpē ir vismaz divi piloti.
- d) Augstuma līmeni zemāk par 200 pēdām virs lidlauka sliekšņa nosaka ar radioaltimetru.

SPA.LVO.115 Prasības lidlaukiem

- a) Ja redzamība ir mazāka par 800 m, ekspluatants lidlauku *LVO* apstākļos izmanto tikai tad, ja:
- 1) lidlauku šādai ekspluatācijai ir apstiprinājusi valsts, kurā lidlauks atrodas; un
 - 2) ir izveidotas procedūras ekspluatācijai sliktas redzamības (*LVP*) apstākļos.
- b) Izvēloties lidlauku, kuram nav piemērots termins *LVP*, ekspluatants nodrošina, ka šajā lidlaukā piemēro *LVP* līdzvērtīgas stingras procedūras. Šādu situāciju skaidri norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā vai procedūru rokasgrāmatā līdz ar norādēm lidojumu apkalpei, kā noteikt, vai ir spēkā līdzvērtīga *LVP*.

SPA.LVO.120 Lidojumu apkalpes locekļu apmācība un kvalifikācija

Ekspluatants nodrošina, ka pirms ekspluatācijas *LVO*:

- a) katrs lidojumu apkalpes loceklis:
- 1) ir apguvis apmācības kursu un nokārtojis ekspluatācijas rokasgrāmatā paredzētās pārbaudes, ir apmācīts lidojuma simulēšanas trenāžierī (*FSTD*) darbībai ierobežotas *RVR/VIS* (redzamība) apstākļos, kā arī ar *DH*, kas atbilst attiecīgajam ekspluatācijas veidam un gaisa kuģa tipam; un
 - 2) ir kvalificēts saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktajiem standartiem;
- b) apmācība un pārbaudes tiek rīkotas saskaņā ar precīzu apmācības plānu.

SPA.LVO.125 Ekspluatācijas procedūras

- a) Ekspluatants izstrādā procedūras un norādes ekspluatācijai *LVO*. Šīs procedūras raksturo ekspluatācijas vai procedūru rokasgrāmatā, un tajās norādīti lidojumu apkalpes locekļu pienākumi, manevrējot gaisa kuģi uz zemes, veicot pacelšanos, nolaišanos, izlīdzināšanu, nosēšanos, izskrējieni un otro riņķi.
- b) Pirms ekspluatācijas *LVO* pirmais pilots/kapteinis pārliecinās, ka:
- 1) vizuālo un nevizuālo ierīču stāvoklis ir pietiekams;
 - 2) saskaņā ar informāciju, kas saņemta no gaisa satiksmes dienestiem (*ATS*), ir spēkā atbilstīgas *LVP*; un
 - 3) lidojumu apkalpes locekļiem ir pietiekama kvalifikācija.

SPA.LVO.130 Obligātās iekārtas

- a) Ekspluatants ekspluatācijas vai procedūru rokasgrāmatā norāda obligātās iekārtas, kam, sākot ekspluatāciju *LVO*, jābūt darba kārtībā saskaņā ar gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatas (*AFM*) vai cita apstiprināta dokumenta prasībām.

- b) Pirmais pilots/kapteinis pārliecinās par gaisa kuģa un attiecīgo aviācijas sistēmu piemērotību konkrētajam ekspluatācijas veidam.

F apakšdaļa — Īpaši tāli lidojumi (ETOPS) ar divdzinēju lidmašīnām

SPA.ETOPS.100 ETOPS

Ekspluatants divdzinēju lidmašīnas komerciālajiem aviopārvadājumiem tālāk par CAT.OP.MPA.140 noteikto attālumu izmanto tikai tad, ja ir saņēmis kompetentās iestādes ETOPS ekspluatācijas atļauju.

SPA.ETOPS.105 ETOPS ekspluatācijas atļauja

Lai saņemtu kompetentās iestādes ETOPS ekspluatācijas atļauju, ekspluatants pierāda, ka:

- a) attiecīgajai lidmašīnai ar konkrētiem dzinējiem ir ETOPS tipa projekta un uzticamības atļauja paredzētajam ekspluatācijas veidam;
- b) ir izveidota apmācības programma lidojumu apkalpei un visiem pārējiem ekspluatācijā iesaistītajiem darbiniekiem, un visi lidojumu apkalpes un visi pārējie ekspluatācijā iesaistītie darbinieki ir atbilstīgi apmācīti un kvalificēti, lai spētu veikt plānoto ekspluatāciju;
- c) ekspluatanta uzņēmumam ir piemērota struktūra un pieredze, lai nodrošinātu paredzēto ekspluatācijas veidu; un
- d) ir izveidotas ekspluatācijas procedūras.

SPA.ETOPS.110 Rezerves lidlauks ETOPS maršrutā

- a) Uzskata, ka rezerves lidlauks ETOPS maršrutā ir piemērots, ja plānotās izmantošanas laikā lidlauks ir pieejams un tajā ir vajadzīgie palīgdienesti, piemēram, gaisa satiksmes dienesti (ATS), tajā ir pietiekams apgaismojums, sakaru līdzekļi, meteoroloģiskā informācija, navigācijas līdzekļi un avārijas dienesti un tajā ir pieejama vismaz viena instrumentālas nolaišanās procedūra.
- b) Pirms ETOPS lidojuma sākuma ekspluatants nodrošina, ka rezerves lidlauks ETOPS maršrutā ir pieejams vai nu ekspluatanta apstiprinātajā novirzes laikā, vai novirzes laikā, kas noteikts, ievērojot lidmašīnas funkcionālās izmantojamības statusu saskaņā ar MEL, izvēloties mazāko vērtību.

SPA.ETOPS.115 Obligātie plānošanas nosacījumi rezerves lidlaukam ETOPS maršrutā

- a) Ekspluatants ETOPS maršrutā kādu lidlauku par rezerves lidlauku izvēlas tikai tad, ja atbilstīgi meteoroloģiskie ziņojumi vai prognozes, vai to apvienojums rāda, ka laikposmā no paredzētā nosēšanās laika līdz vienai stundai pēc vēlākā iespējamā nosēšanās laika laikapstākļi būs tādi paši vai labāki, nekā aprēķina saskaņā ar obligātajiem plānošanas nosacījumiem, ņemot vērā 1. tabulas papildvērtības.
- b) ETOPS lidojumu maršrutā plānotā rezerves lidlauka obligāto nosacījumu noteikšanas metodi ekspluatants norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.

1. tabula. Obligātie plānošanas nosacījumi rezerves lidlaukam *ETOPS* maršrutā

Nolaišanās manevra veids	Obligātie plānošanas nosacījumi
Precīza nolaišanās	$DA/H + 200$ pēdas $RVR/VIS + 800$ m *
Neprecīza nolaišanās vai riņķošana	$MDA/H + 400$ pēdas * $RVR/VIS + 1500$ m

* VIS — redzamība; MDA/H — nolaišanās minimālais absolūtais augstums / relatīvais augstums

G apakšdaļa — Bīstamu kravu pārvadājumi

SPA.DG.100 Bīstamu kravu pārvadājumi

Izņemot gadījumus, kas paredzēti NCO, NCC, CAT un SPO daļā, ekspluatants veic bīstamu kravu aviopārvadājumus tikai tad, ja ir saņēmis kompetentās iestādes atļauju.

SPA.DG.105 Atļauja bīstamu kravu pārvadāšanai

Lai saņemtu atļauju bīstamu kravu pārvadāšanai, ekspluatants saskaņā ar tehniskajām instrukcijām:

- a) izveido un uztur apmācības programmu visiem iesaistītajiem darbiniekiem un kompetentajai iestādei pierāda, ka visi darbinieki ir atbilstīgi apmācīti;
- b) izveido ekspluatācijas procedūras drošai bīstamu kravu apstrādei visos aviopārvadājumu posmos, līdz ar informāciju un instrukcijām par:
 - 1) ekspluatanta politiku attiecībā uz bīstamu kravu pārvadājumiem;
 - 2) norādījumiem par bīstamu kravu pieņemšanu, apstrādi, iekraušanu, izvietošanu un nodalīšanu;
 - 3) darbībām gaisa kuģa nelaimes gadījumā vai incidentā, pārvadājot bīstamas kravas;
 - 4) procedūrām rīcībai avārijas situācijās ar bīstamām kravām;
 - 5) iespējama piesārņojuma likvidēšanu;
 - 6) visu iesaistīto darbinieku pienākumiem — īpaši attiecībā uz rīcību lidlaukā vai gaisa kuģī;
 - 7) bojājumu, noplūžu vai piesārņojuma pārbaudēm; vai
 - 8) ziņošanu par negadījumiem un incidentiem ar bīstamu kravu.

SPA.DG.105 Informācija par bīstamām kravām un dokumentācija

Saskaņā ar tehniskajām instrukcijām ekspluatants:

- a) pirmo pilotu/kapteini rakstiski informē par:
 - 1) bīstamām kravām, ko paredzēts pārvadāt gaisa kuģī;
 - 2) rīcību ārkārtas situācijās lidojumā;
- b) aizpilda pieņemšanas kontrolsarakstu;
- c) nodrošina, ka bīstamajām kravām ir vajadzīgie bīstamo kravu pārvadāšanas pavaddokumenti, ko aizpildījusi persona, kas bīstamo kravu nodevusi aviopārvadāšanai, izņemot gadījumus, kad informācija par bīstamo kravu ir elektroniskā formātā;
- d) nodrošina, ka papīra formātā sagatavotiem bīstamo kravu pārvadāšanas dokumentiem ir kopija lidlaukā, kur līdz kravu nogādāšanai paredzētajā galapunktā tiem var piekļūt vajadzīgajā laikā;

- e) nodrošina, ka pirmajam pilotam/kapteinim sniegtās informācijas kopija ir lidlaukā un ka šī kopija vai informācija tajā ir viegli pieejama pēdējās izlidošanas un nākamās ielidošanas lidlaukos līdz brīdim, kamēr pabeigts lidojums, uz ko šī informācija attiecas;
- f) vismaz trīs mēnešus pēc lidojuma beigām glabā pieņemšanas sarakstu, pārvadājuma dokumentu un pirmajam pilotam/kapteinim nodoto informāciju; un
- g) vismaz trīs gadus glabā visu darbinieku apmācības dokumentus.

H apakšdaļa — Helikopteru lidojumi ar nakts redzamības attēlveides sistēmām

SPA.NVIS.100 Lidojumi ar nakts redzamības attēlveides sistēmu (NVIS)

- a) Helikopterus *VFR* lidojumos naktī ar *NVIS* drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes atļauju, ekspluatants:
 - 1) veic komerciālus aviopārvadājumus (*CAT*) un ir *CAT AOC* īpašnieks saskaņā ar *ORO* daļu;
 - 2) kompetentajai iestādei pierāda:
 - i) atbilstību šīs apakšdaļas piemērojamām prasībām; un
 - ii) visu *NVIS* elementu prasmīgu izmantošanu.

SPA.NVIS.110 *NVIS* lidojumos vajadzīgās iekārtas

- a) Pirms *NVIS* lidojumiem visiem helikopteriem un visām attiecīgajām *NVIS* ierīcēm izdod Regulas (EK) Nr. 1702/2003 noteikumiem atbilstīgu attiecīgu lidojumderīguma apliecību.
- b) *Radioaltimētrs*. Helikopteros uzstāda radioaltimētru, kas, helikopteram zaudējot iestatīto augstumu, raida skaņas brīdinājuma signālu un pilota izvēlētajā augstumā visos *NVIS* lidojuma posmos raida skaidri uztveramu skaņas brīdinājuma un vizuālu brīdinājuma signālu.
- c) *Ar gaisa kuģa NVIS saderīgs apgaismojums*. Lai uzlabotu perifērās redzes vizuālo orientieru redzamību un uzlabotu situācijas pārzināšanu, nodrošina:
 - 1) ar *NVIS* saderīgu instrumentu pults lokālu apgaismojumu, ja tāds uzstādīts, kas var apgaismot visus lidojumam svarīgos instrumentus;
 - 2) ar *NVIS* saderīgu vispārējo apgaismojumu;
 - 3) ar *NVIS* saderīgu pārnēsājamu lukturīti; un
 - 4) ierīci, kas novērš vai dzēš ar *NVIS* nesaderīgu iekšējo apgaismojumu.
- d) *NVIS papildaprīkojums*. Ir pieejams šāds *NVIS* papildaprīkojums:
 - 1) rezerves vai sekundārs strāvas avots nakts redzamības brillēm (*NVG*); un
 - 2) ķivere ar attiecīgām *NVG* palīgierīcēm.
- e) Vienā *NVIS* lidojumā lieto viena tipa, paaudzes un modeļa *NVG*.
- f) *Pastāvīga lidojumderīguma uzturēšana*
 - 1) Pastāvīgas lidojumderīguma uzturēšanas procedūrās norāda informāciju, kas vajadzīga, lai veiktu helikopterā uzstādīto *NVIS* ierīču regulāru tehnisku apkopi, un tajā ir vismaz informācija par:
 - i) helikoptera priekšējo stiklu un caurspīdīgajiem konstrukcijas elementiem;
 - ii) *NVIS* apgaismojumu;

- iii) NVG; un
 - iv) visām NVIS lidojumu nodrošināšanai vajadzīgām papildierīcēm.
- 2) Visām izmaiņām, kas gaisa kuģim veiktas vēlāk, un tehniskajai apkopei jāatbilst NVIS lidojumderīguma apliecības nosacījumiem.

SPA.NVIS.120 Obligātās prasības NVIS ekspluatācijai

- a) Ekspluatāciju neveic, ja laikapstākļi neatbilst VFR lidojumiem paredzētajiem obligātajiem nosacījumiem attiecīgajam nakts ekspluatācijas tipam.
- b) Ekspluatants nosaka obligāto pārejas augstumu, kādā lidojumu var turpināt, izmantojot/neizmantojot attiecīgās ierīces.

SPA.NVIS.130 Prasības NVIS lidojumu apkalpei

- a) *Atlase.* Ekspluatants nosaka atlases kritērijus apkalpes locekļiem, kam paredz uzticēt NVS pienākumus.
- b) *Pieredze.* Pirms apmācības sākuma kapteinim ir vismaz 20 VFR nakts lidojumu stundu pieredze helikoptera pirmā pilota/kapteiņa statusā.
- c) *Mācības ekspluatācijas jomā.* Visi piloti iegūst apmācību ekspluatācijas jomā, ievērojot ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktās NVIS procedūras.
- d) *Nesenā pieredze.* Visi NVIS lidojumos iesaistītie piloti un NVIS tehniskās apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši trīs NVIS lidojumus. Neseno pieredzi var iegūt mācību lidojumā helikopterā vai apstiprinātā pilnīgā lidojumu trenāžierī (FFS), iekļaujot f) apakšpunkta 1. daļas elementus.
- e) *Apkalpes sastāvs.* Minimālais apkalpes locekļu skaits ir lielākais no tiem, kas noteikts:
 - 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmatā (AFM);
 - 2) attiecīgajai darbībai; vai
 - 3) NVIS lidojumu ekspluatācijas apstiprinājumā.
- f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes.*
 - 1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīziem apmācības plāniem, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļauti ekspluatācijas rokasgrāmatā.
 - 2) Apkalpes locekļi
 - i) Apkalpes apmācības programmas uzlabo zināšanas par NVIS darbības vidi un ierīcēm; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, kas pazemina risku, kas saistīts ar sliktas redzamības apstākļu iestāšanos un standarta un ārkārtas NVIS procedūrām.
 - ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. daļas i) punktā, novērtē, veicot:
 - A) kvalifikācijas pārbaudes naktī; un
 - B) pārbaudes reisa apstākļos.

SPA.NVIS.140 Informācija un dokumentācija

Ekspluatants gādā, lai riska analīzes un pārvaldības procesā mazinātu ar *NVIS* vidi saistītus riska veidus, ekspluatācijas rokasgrāmatā norādot apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietojuma kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un obligātās prasības, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.

I apakšdaļa — Helikoptera ekspluatācija ar kravu ārējā piekarē

SPA.HHO.100 Helikoptera ekspluatācija ar kravu ārējā piekarē (HHO)

- a) Helikopterus drīkst ekspluatēt komerciālajos aviopārvadājumos ar kravu ārējā piekarē tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes atļauju, ekspluatants:
 - 1) veic CAT un ir CAT AOC īpašnieks saskaņā ar ORO daļu; un
 - 2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

SPA.HHO.110 Prasības HHO aprīkojumam

- a) Visam helikoptera aprīkojumam, kas vajadzīgs ekspluatācijai ar kravu ārējā piekarē, tostarp arī visām SPA.HHO.115 atbilstīgām radioiekārtām, kā arī vēlākiem pārveidojumiem izdod paredzētajai funkcijai atbilstīgu lidojumderīguma apliecību. Palīgaprīkojumu konstruē un pārbauda atbilstīgi kompetentās iestādes noteiktajam standartam.
- b) Ekspluatants, sadarbojoties ar ražotāju, izstrādā HHO aprīkojuma un sistēmu tehniskās apkopes instrukcijas un atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumiem iekļauj tās ekspluatanta helikoptera tehniskās apkopes programmā.

SPA.HHO.115 HHO sakaru iekārtas

Izveido divpusējus radiosakarus ar organizāciju, kurai veic HHO, un, ja iespējams, sakarus ar darbiniekiem HHO darbības vietā:

- a) dienā un naktī, veicot ekspluatāciju atklātā jūrā; un
- b) naktī, veicot ekspluatāciju atklātā jūrā, izņemot HHO neatliekamās medicīniskās palīdzības helikopteru dienestu (HEMS) darbības vietā.

SPA.HHO.125 HHO veikspējas prasības

Izņemot HHO HEMS darbības vietā, HHO jāspēj būtiski svarīgā dzinēja atteici kompensēt ar atlikušo(-ajiem) dzinējam(-iem) atbilstīgā jaudas režīmā, neapdraudot ārējā piekarē esošo personu (as)/kravas, trešās puses vai īpašumu drošību.

SPA.HHO.130 Prasības HHO apkalpei

- a) *Atlase*. Ekspluatants nosaka apkalpes locekļu atlases kritērijus HHO pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.
- b) *Pieredze*. Kapteiņa, kas vada HHO lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:
 - 1) atklātā jūrā:

- i) 1000 stundas helikoptera pirmā pilota/kapteiņa statusā vai 1000 stundas otrā pilota statusā, veicot *HHO*, no tām 200 stundas — pirmā pilota statusā instruktora uzraudzībā; un
 - ii) 50 pacelšanas/nolaišanas cikli atklātā jūrā, no tiem 20 cikli — naktī, ja ekspluatāciju veic naktī, kur nolaišanas/pacelšanas cikls nozīmē vienu vinčas āķa nolaišanas un pacelšanas ciklu.
- 2) krasta zonā:
- i) 500 stundas helikoptera pirmā pilota/kapteiņa statusā vai 500 stundas otrā pilota statusā, veicot *HHO*, no tām 100 stundas — pirmā pilota statusā instruktora uzraudzībā;
 - ii) 200 stundu lidojumu pieredze helikopterā paredzētajai operācijai līdzīgā ekspluatācijas vidē; un
 - iii) 50 nolaišanas/pacelšanas cikli, no tiem 20 cikli — naktī, ja ekspluatāciju veic naktī.
- c) *Mācības ekspluatācijas jomā un pieredze.* Apmācības kursa sekmīga apguve saskaņā ar ekspluatācijas rokasgrāmatā iekļautajām *HHO* procedūrām un atbilstīga pieredze, veicot pienākumus *HHO* identiskā vidē.
- d) *Nesenā pieredze.* Visi *HHO* lidojumos iesaistītie piloti un *HHO* apkalpes locekļi pēdējās 90 dienās ir veikuši:
- 1) ja ekspluatāciju veic dienā — jebkurus trīs apvienotus nolaišanas/pacelšanas ciklus dienā vai naktī, katrā no tiem ir pāreja uz karāšanās režīmu / no karāšanās režīma; un
 - 2) ja ekspluatāciju veic naktī — trīs nolaišanas/pacelšanas ciklus naktī, no kuriem katrā ir pāreja uz karāšanās režīmu / no karāšanās režīma.
- e) *Apkalpes sastāvs.* Dienas vai nakts ekspluatācijai vajadzīgo obligāto apkalpes locekļu skaitu norāda ekspluatācijas rokasgrāmatā. Obligāto apkalpes locekļu skaitu nosaka, ņemot vērā helikoptera tipu, laikapstākļus, paredzēto uzdevumu un — ekspluatācijai atklātā jūrā — apstākļus *HHO* darbības vietā, jūras stāvokli un kuģa pārvietošanos. Apkalpē locekļu skaits nekad nedrīkst būt mazāk kā viens pilots un viens *HHO* apkalpes loceklis.
- f) *Apmācība un pārbaudes*
- 1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīziem apmācības plāniem, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļauti ekspluatācijas rokasgrāmatā.
 - 2) Apkalpes locekļi
 - i) Apkalpes apmācības programmas uzlabo zināšanas par *HHO* darbības apstākļiem un aprīkojumu; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, kas pazemina risku, kas saistīts ar *HHO* standarta un ārkārtas procedūrām, kā arī statiskās enerģijas izlādēšanos.
 - ii) Pasākumus, kas minēti f) punkta 2. daļas i) punktā, novērtē vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*), veicot kvalifikācijas pārbaudi dienā, — vai kvalifikācijas pārbaudi naktī, ja ekspluatants *HHO* veic naktī.

SPA.HHO.135 Norādījumi *HHO* pasažieriem

Pirms visiem *HHO* lidojumiem vai secīgiem lidojumiem instruē *HHO* pasažierus un brīdina par statiskās elektroenerģijas izlādes briesmām, kā arī citiem ar *HHO* saistītiem nosacījumiem.

SPA.HHO.140 Informācija un dokumentācija

- a) Eksploatants gādā, lai riska analīzes un pārvaldības procesā mazinātu ar *HHO* vidi saistīto risku, ekspluatācijas rokasgrāmatā norādot apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietojuma kritērijus; kā arī ekspluatācijas procedūras un obligātās prasības, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.
- b) Organizācijai, kurai veic *HHO*, nodrošina attiecīgās ekspluatācijas rokasgrāmatas daļas.

J apakšdaļa — Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta helikopteru ekspluatācija

SPA.HELMS.100 Neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta helikoptera (HEMS) ekspluatācija

- a) Helikopterus *HEMS* lidojumos drīkst ekspluatēt tikai tad, ja ekspluatantam ir kompetentās iestādes atļauja.
- b) Lai saņemtu šādu kompetentās iestādes atļauju, ekspluatants:
 - 1) veic *CAT* un ir *CAT* AOC īpašnieks saskaņā ar ORO daļu; un
 - 2) kompetentajai iestādei pierāda atbilstību šīs apakšdaļas prasībām.

SPA.HELMS.110 *HEMS* ekspluatācijai vajadzīgais aprīkojums

Visas medicīniskās iekārtas, kas uzstādītas helikopterā, kā arī to vēlākas izmaiņas un — piemērojamā gadījumā — šo iekārtu ekspluatāciju apstiprina saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1702/2003 noteikumiem.

SPA.HELMS.115 Sakaru ierīces

Papildus *CAT.IDE.H* noteiktajām prasībām helikopteros, ar kuriem veic *HEMS* lidojumus, uzstāda sakaru ierīces, kas piemērotas divpusējiem sakariem ar organizāciju, kurai veic *HEMS*, un, ja iespējams, sakariem ar avārijas dienesta darbiniekiem uz zemes.

SPA.HELMS.120 *HEMS* ekspluatācijas obligātie nosacījumi

- a) 1. un 2. parametru klases *HEMS* lidojumos ievēro 1. tabulā noteiktos obligātos meteoroloģiskos nosacījumus *HEMS* lidojumu sākuma un maršruta posmam. Ja maršruta posmā meteoroloģiskie apstākļi pasliktinās zem norādītās mākoņa zemākās robežas vai redzamības, helikopteri, kas sertificēti tikai *VMC* lidojumiem, pārtrauc lidojumu vai atgriežas bāzē. Helikopteri, kas aprīkoti un sertificēti lidojumiem instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (*IMC*), var pārtraukt lidojumu vai atgriezties bāzē, vai — ja lidojumu apkalpei ir atbilstīga kvalifikācija — turpināt lidojumu saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem (*IFR*).

1. tabula. HEMS ekspluatācijas obligātie nosacījumi

2 PILOTI		1 PILOTS	
DIENA			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar gaisa telpai piemērojamiem VFR obligātajiem nosacījumiem	500 pēdas un augstāk	Saskaņā ar gaisa telpai piemērojamiem VFR obligātajiem nosacījumiem
499–400 pēdas	1000 m*	499–400 pēdas	2000 m
399–300 pēdas	2000 m	399–300 pēdas	3000 m
NAKTS			
Mākoņu zemākā robeža	Redzamība	Mākoņu zemākā robeža	Redzamība
1200 pēdas**	2500 m	1200 pēdas**	3000 m

* Maršruta posmā redzamība īslaicīgi drīkst būt līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi būtu iespējams pamanīt visus šķēršļus un novērst sadursmi.

** Maršruta posmā mākoņu zemākā robeža īslaicīgi drīkst būt zemāk par 1000 pēdām.

- b) Saskaņā ar obligātajiem meteoroloģiskiem nosacījumiem lidojuma sākuma un maršruta posmā 3. parametru klases *HEMS* lidojumos mākoņu zemākajai robežai jābūt 600 pēdu augstumā un redzamībai — 1500 m. Redzamība īslaicīgi drīkst būt līdz 800 m, ja ir redzama zeme un ja helikopteru manevrē tādā ātrumā, lai savlaicīgi varētu pamanīt pārlidot visus šķēršļus un novērst sadursmi.

SPA.HEMS.125 HEMS ekspluatācijas veikspējas prasības

- a) 3. klases parametru helikopteru ekspluatāciju nedrīkst veikt virs nelabvēlīga apvidus.
- b) Pacelšanās un nosēšanās
- 1) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonā (*FATO*) pie slimnīcas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, ko izmanto par *HEMS* ekspluatācijas bāzi, ekspluatē atbilstīgi 1. parametru klasei.

- 2) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot *FATO*, kas nav *HEMS* ekspluatācijas bāze, pie slimnīcas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, ekspluatē atbilstīgi 1. parametru klasei, izņemot gadījumus, kad ekspluatantam ir *CAT.POL.H.225* atbilstīga atļauja.
- 3) Helikopterus, ar kuriem veic lidojumus, ielidojot/izlidojot *HEMS* ekspluatācijas vietā nelabvēlīgā apvidū, ekspluatē atbilstīgi 2. parametru klasei, un tiem nepiemēro *CAT.POL.H.305.* punkta a) apakšpunkta atļaujas nosacījumus, ja ir nodrošināta atbilstība *CAT.POL.H.305.* b) punkta 2. un 3. daļas noteikumiem.
- 4) *HEMS* ekspluatācijas vietai jābūt pietiekami plašai, lai būtu iespējams ievērot pietiekamu atstatumu no visiem šķēršļiem. Nakts lidojumos ekspluatācijas vietā nodrošina pietiekamu apgaismojumu un norāda šķēršļus.

SPA.HEMS.130 Prasības apkalpei

- a) *Atlase.* Ekspluatants nosaka apkalpes locekļu atlases kritērijus *HEMS* pienākumu veikšanai, ņemot vērā iepriekšēju pieredzi.
- b) *Pieredze.* Kapteiņa, kas vada *HEMS* lidojumus, obligātā pieredze ir vismaz:
 - 1) vai nu:
 - i) 1000 stundas gaisa kuģa pirmā pilota/kapteiņa statusā, no tām 500 stundas — helikoptera pirmā pilota/kapteiņa statusā; vai arī
 - ii) 1000 stundas otrā pilota statusā *HEMS* lidojumos, no tām 500 stundas — helikoptera pirmā pilota statusā instruktora uzraudzībā un 100 stundas helikoptera pirmā pilota/kapteiņa statusā;
 - 2) 500 stundu lidojumu pieredze helikopterā paredzētajai operācijai līdzīgos ekspluatācijas apstākļos; un
 - 3) 20 stundu *VMC* lidojumu pieredze pirmā pilota/kapteiņa statusā — pilotiem nakts lidojumos.
- c) *Mācības ekspluatācijas jomā.* Sekmīgi iegūta apmācība ekspluatācijas jomā saskaņā ar *HEMS* procedūrām ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- d) *Nesenā pieredze.* Visi piloti, kas veic *HEMS* lidojumus, pēdējo 6 mēnešu laikā, izmantojot vienīgi instrumentus, veikuši vismaz 30 minūšu lidojumu helikopterā vai *FSTD*.
- e) *Apkalpes sastāvs.*
 - 1) *Lidojumi dienā.* Dienā lidojumu apkalpē ir vismaz viens pilots un viens *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis.
 - i) Apkalpē drīkst būt tikai viens pilots, ja:
 - A) kapteinim *HEMS* ekspluatācijas vietā jāveic lidojumi, lai piegādātu papildu medicīnisko aprīkojumu; šādā gadījumā *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis paliek, lai palīdzētu slimniekiem vai ievainotajiem, kamēr kapteinis veic lidojumu;
 - B) pēc ierašanās *HEMS* ekspluatācijas vietā nestuves traucē *HEMS* tehniskās apkalpes loceklim ieņemt priekšējo sēdekli; vai
 - C) mediķiem lidojumā vajadzīga *HEMS* tehniskās apkalpes locekļa palīdzība.

- ii) Gadījumos, kas aprakstīti i) punktā, ekspluatācijas obligātie nosacījumi atbilst piemērojamām gaisa telpas prasībām; *HEMS* obligātās ekspluatācijas prasības, kas norādītas SPA.HEMS.120. punkta 1. tabulā, nepiemēro.
- iii) Tikai i) apakšpunkta A) daļā aprakstītajā gadījumā kapteinis drīkst nosēsties *HEMS* ekspluatācijas vietā, tehniskās apkalpes loceklim neatrodoties priekšējā sēdekļī.

2) *Nakts lidojums*. Naktī lidojumu apkalpē ir:

- i) divi piloti; vai
- ii) viens pilots un viens *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis konkrētos ģeogrāfiskos apgabalos, ko ekspluatācijas rokasgrāmatā noteicis ekspluatants, ņemot vērā:
 - A) pienācīgas norādes uz zemes;
 - B) lidojuma kontroles sistēmu *HEMS* operācijas laikā;
 - C) meteoroloģiskās ziņošanas iekārtu ticamību;
 - D) *HEMS* obligāto iekārtu sarakstu;
 - E) apkalpes darba nostādņu nepārtrauktību;
 - F) apkalpes obligāto kvalifikācijas līmeni, pamatapmācību un atkārtotu apmācību;
 - G) ekspluatācijas procedūras; arī apkalpes darba koordinēšanu;
 - H) obligātos meteoroloģisko apstākļu nosacījumus; un
 - I) papildu apsvērumus par konkrētiem vietējiem apstākļiem.

f) *Apkalpes apmācība un pārbaudes*.

- 1) Apmācību un pārbaudes vada saskaņā ar precīziem apmācības plāniem, ko apstiprinājusi kompetentā iestāde un kas iekļauti ekspluatācijas rokasgrāmatā.
- 2) Apkalpes locekļi
 - i) Apkalpes apmācības programmas uzlabo zināšanas par *HEMS* darbību un ierīcēm; uzlabo apkalpes darba koordinēšanu; tajās ir pasākumi, kas pazemina riska līmeni pārlidojumos maršrutā sliktas redzamības apstākļos; *HEMS* ekspluatācijas vietas izvēle un nolaišanās un izlidošanas profili.
 - ii) Pasākumus, kas minēti f) apakšpunkta 2. daļas i) punktā, novērtē, veicot:
 - A) kvalifikācijas pārbaudes VMC dienā vai kvalifikācijas pārbaudes VMC naktī, ja ekspluatants veic lidojumus naktī; un
 - B) pārbaudes reisa apstākļos.

SPA.HEMS.135 *HEMS* mediķu un citu darbinieku instruktāža

- a) *Mediķi*. Mediķus instruē pirms katra *HEMS* lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem, lai iepazīstinātu ar *HEMS* darbības vidi un aprīkojumu, lai viņi varētu lietot helikoptera medicīnisko un avārijas aprīkojumu un piedalīties standarta un avārijas iekāpšanas un izkāpšanas procedūrās.
- b) *Avārijas dienesta darbinieki uz zemes*. Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka avārijas dienestu darbiniekus uz zemes iepazīstina ar *HEMS* darbības vidi un aprīkojumu, kā arī risku, kas saistīts ar darbībām uz zemes *HEMS* ekspluatācijas vietā.

- c) *Pacienti*. Neskarot CAT.OP.MPA.170, instruktāžu veic tikai tad, ja tas iespējams pacienta veselības stāvokļa dēļ.

SPA.HEMS.140 Informācija un dokumentācija

- a) Eksploatants gādā, lai riska analīzes un pārvaldības procesā mazinātu ar *HEMS* vidi saistītus riska veidus, eksploatācijas rokasgrāmatā norādot apkalpes locekļu atlases kritērijus, sastāvu un apmācību; aprīkojuma līmeni un izvietojuma kritērijus; kā arī eksploatācijas procedūras un obligātās prasības, lai raksturotu un pārvaldītu standarta un iespējamās nestandarta darbības.
- b) Organizācijai, kurai veic *HEMS*, nodrošina attiecīgo eksploatācijas rokasgrāmatas daļu pieejamību.

SPA.HEMS.145 *HEMS* eksploatācijas bāzes telpu aprīkojums

- a) Ja apkalpes locekļiem ir dežūras ar reaģēšanas laiku, kas mazāks par 45 minūtēm, katras eksploatācijas bāzes tiešā tuvumā nodrošina piemērotas telpas.
- b) Katrā eksploatācijas bāzē pilotiem nodrošina iespēju saņemt aktuālo meteoroloģisko informāciju un laika prognozi, kā arī pieņemamus sakarus ar atbilstīgo gaisa satiksmes dienestu (*ATS*) nodaļu. Nodrošina piemērotu aprīkojumu visu uzdevumu plānošanai.

SPA.HEMS.150 Degvielas piegāde

- a) Ja *HEMS* operācijas veic saskaņā ar *VFR* vietējā un noteiktā ģeogrāfiskā apgabalā, var plānot standarta degvielas daudzumu ar noteikumu, ka eksploatants sagatavo rezerves degvielas krājumu, lai nodrošinātu, ka operācijas beigās atlikušais degvielas daudzums nav mazāks par daudzumu, ar ko pietiek:
- 1) 30 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas apstākļos; vai
 - 2) 20 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā teritorijā, kur pastāvīgi ir pieejamas piemērotas vietas, lai veiktu ārkārtas nosēšanos.

SPA.HEMS.155 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem iekāpjot helikopterā, atrodoties uz helikoptera klāja vai izkāpjot no helikoptera

Ja kapteinis uzskata, ka degviela jāuzpilda, pasažieriem atrodoties uz klāja, to var veikt pēc propelleru apstāšanās vai tad, ja propelleri griežas, ievērojot šādas prasības:

- a) helikoptera pusē, kur uzpilda degvielu, durvis ir aizslēgtas;
- b) helikoptera pusē, kur neuzpilda degvielu, durvis ir atvērtas (ja laikapstākļu dēļ iespējams);
- c) piemērotas ietilpības ugunsdzēsības aparāti novietoti tā, lai aizdegšanās gadījumā tos būtu iespējams lietot nekavējoties; un
- d) nekavējoties rīcībspējīgi ir pietiekami daudzi darbinieki, lai ugunsgrēka gadījumā no helikoptera evakuētu pacientus.