

II

(Nelegislatīvi akti)

REGULAS

KOMISIJAS REGULA (ES) Nr. 379/2014

(2014. gada 7. aprīlis),

ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

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

tā kā:

- (1) Konkrētu gaisa kuģu ekspluatācijā iesaistītiem ekspluatantiem un darbiniekiem jāievēro Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā noteiktās attiecīgās pamatprasības.
- (2) Saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 Komisijai būtu jāpieņem vajadzīgie īstenošanas noteikumi, lai iedibinātu priekšnoteikumus drošai gaisa kuģu ekspluatācijai. Šajos noteikumos pirmām kārtām būtu jāņem vērā gaisa kuģu, organizāciju un gaisa kuģu ekspluatācijas sarežģītība, kā arī ar dažādiem ekspluatācijas veidiem saistītais risks.
- (3) Ar Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012 ⁽²⁾ nosaka īstenošanas noteikumus komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar lidmašīnām un helikopteriem. Lai ievērotu Regulas (EK) Nr. 216/2008 pamatprincipus un piemērojamību, būtu jāparedz arī noteikumi komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar [gaisa] baloniem un planieriem. Turklāt būtu pienācīgā mērā jāaplūko specifiskās iezīmes, kas raksturo tādus komerciālus lidojumus ar lidmašīnām un helikopteriem, kuri sākas un beidzas tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, atbilstoši šādu darbību apmēram, tvērumam un saistītajam riskam.
- (4) Komisijas Regula (ES) Nr. 800/2013 ⁽³⁾ groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, lai tajā ietvertu noteikumus par nekomerciālu ekspluatāciju atkarībā no gaisa kuģu kompleksā rakstura. Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu jāgroza arī tālab, lai atspoguļotu tagadējos jaunākos tehniskos sasniegumus un lai nodrošinātu samērīgus pasākumus dažām ļoti stingri definētām darbībām, kas saistītas ar tādiem gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi, un iesaistītajām organizācijām.

⁽¹⁾ OV L 79, 19.3.2008., 1. lpp.

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

⁽³⁾ Komisijas 2013. gada 14. augusta Regula (ES) Nr. 800/2013, ar kuru groza Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras saistībā ar gaisa kuģu ekspluatāciju atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008 (OV L 227, 24.8.2013., 1. lpp.).

- (5) Būtu jāiekļauj arī noteikumi par lidmašīnu, helikopteru, balonu un planieru specializētu ekspluatāciju, lai ņemtu vērā specifiskos šādas ekspluatācijas aspektus un saistīto risku. Samērīguma labad nebūtu pamata uz visa veida komerciālu ekspluatāciju, jo īpaši komerciālu specializētu ekspluatāciju, attiecināt sertifikāciju. Neraugoties uz šāda veida ekspluatācijas komerciālo raksturu, attiecīgajiem ekspluatantiem būtu jānosaka spēju deklarēšanas pienākums, nevis sertifikācija. Neraugoties uz to, drošības interesēs būtu jāprecizē nosacījumi konkrēta veida paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai, kas varētu apdraudēt trešo personu drošību uz zemes, un tālab jāparedz, ka šādu ekspluatāciju var veikt, tikai saņemot tam atļauju.
- (6) Tāpēc Regula (ES) Nr. 965/2012 būtu attiecīgi jāgroza.
- (7) Lai nodrošinātu vienmērīgu pāreju un augstu civilās aviācijas drošības līmeni Savienībā, īstenošanas pasākumos jāatspoguļo jaunākie tehniskie sasniegumi, tostarp paraugprakse, kā arī zinātnes un tehnikas attīstība gaisa kuģu ekspluatācijas jomā. Attiecīgi būtu jāņem vērā tehniskās prasības un administratīvās procedūras, par kurām panākta vienošanās Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas un – līdz 2009. gada 30. jūnijam – Eiropas Apvienoto aviācijas iestāžu paspārnē, kā arī spēkā esošie valstu tiesību akti, kuros ņemti vērā konkrētās valsts apstākļi.
- (8) Aeronavigācijas nozarei un dalībvalstu iestādēm jāatvēl pietiekami daudz laika, lai pielāgotos jaunajam tiesiskajam regulējumam.
- (9) Eiropas Aviācijas drošības aģentūra ir sagatavojusi īstenošanas noteikumu projektu un kā atzinumu to iesniegusi Eiropas Komisijā saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. panta 1. punktu.
- (10) Šajā regulā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 65. pantam izveidotā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Regulu (ES) Nr. 965/2012 groza šādi:

- 1) regulas 1. pantu aizstāj ar šādu:

“1. pants

Priekšmets un piemērošanas joma

1. Ar šo regulu paredz sīki izstrādātus noteikumus par lidmašīnu, helikopteru, balonu un planieru ekspluatāciju un par tādu ekspluatantu gaisa kuģu perona pārbaudēm, kuri atrodas citas valsts drošības uzraudzībā, tiem nolaižoties lidostās, kas atrodas teritorijā, uz ko attiecas Līguma noteikumi.
2. Ar šo regulu paredz sīki izstrādātus noteikumus arī par to, ar kādiem nosacījumiem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc tādu gaisa kuģu ekspluatantu apliecības, kuri minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā un kuri iesaistīti komerciālos gaisa pārvadājumos, par apliecību turētāju tiesībām un pienākumiem, kā arī par nosacījumiem, ar kādiem drošības interesēs ekspluatācija jāaizliedz, jāierobežo vai uz ko jāattiecinā zināmi nosacījumi.
3. Šajā regulā paredzēti arī sīki izstrādāti noteikumi par nosacījumiem un procedūrām, kā deklarācijas sniedz ekspluatanti, kas iesaistīti kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju komerciālā specializētā ekspluatācijā un nekomerciālā ekspluatācijā, tostarp kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciālā specializētā ekspluatācijā; regulā paredzēti sīki izstrādāti noteikumi arī par šādu ekspluatantu uzraudzību.
4. Šajā regulā paredzēti arī sīki izstrādāti noteikumi par to, ar kādiem nosacījumiem konkrēta veida paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai drošības interesēs ir vajadzīga atļauja, un par to, ar kādiem nosacījumiem šīs atļaujas izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur vai atsauc.

5. Šo regulu nepiemēro gaisa pārvadājumiem, kas ietilpst Regulas (EK) Nr. 216/2008 1. panta 2. punkta a) apakšpunkta piemērošanas jomā.

6. Šo regulu nepiemēro gaisa pārvadājumiem ar pietauvotiem baloniem un dirižabļiem, tostarp lidojumiem ar pietauvotiem baloniem.”;

2) regulas 2. pantu groza šādi:

a) panta pirmajā daļai pievieno šādus punktus:

“7. “Specializēta ekspluatācija” ir visa veida ekspluatācija, kas nav komerciāli gaisa pārvadājumi un kad gaisa kuģis tiek izmantots tādām specializētām darbībām kā lauksaimniecība, būvniecība, fotografēšana, topogrāfiskā uzmērīšana, novērošana un patrulēšana, avioreklāma.

8. “Paaugstināta riska specializēta ekspluatācija” ir visa veida komerciāla specializēta gaisa kuģa ekspluatācija, ko veic virs apgabala, kurā ārkārtas situācijā, visticamāk, tiks apdraudēta trešo personu drošība uz zemes, vai – kā to noteikusi tās vietas kompetentā iestāde, kurā šo ekspluatāciju veiks, – visa veida komerciāla specializēta gaisa kuģa ekspluatācija, kas šīs ekspluatācijas īpašo iezīmju un tā apgabala iezīmju dēļ, kurā tā norisināsies, rada paaugstinātu risku, jo sevišķi trešām personām uz zemes.

9. “Ievadlidojums” ir jebkurš lidojums par samaksu vai cita veida atlīdzību, neilgs izbrauciens ar lidmašīnu, kuru piedāvā apstiprināta mācību organizācija vai organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju jaunu studentu vai organizācijas locekļu piesaistīšanai.

10. “Sacensību lidojums” ir jebkurš lidojums, kad gaisa kuģi izmanto sacīkstēs vai konkursos un kad gaisa kuģi izmanto, lai gatavotos lidojumu sacīkstēm vai konkursiem un lai lidotu uz sacīkstēm vai konkursiem vai atgrieztos no tiem.

11. “Lidojumu paraugdemonstrējums” ir jebkāda veida lidojumu darbība, kuru ar nodomu veic nolūkā nodrošināt izrādi vai priekšnesumus reklamētā pasākumā, kas ir atvērts plašai sabiedrībai, tostarp pasākumos, kur gaisa kuģi izmanto, lai trenētos lidojumu paraugdemonstrējumiem un lai lidotu uz šādu reklamētu pasākumu vai atgrieztos no tā.”;

b) otrajā daļā “VII” aizstāj ar “VIII”;

3) regulas 5. pantu groza šādi:

a) iekļauj šādu 1.a punktu:

“1.a Ekspluatanti, kas iesaistīti tādos komerciālos gaisa pārvadājumos, kas sākas un beidzas tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā un kuros izmanto B klases lidmašīnas vai nekompleksus helikopterus, ievēro attiecīgās III un IV pielikuma prasības.”;

b) panta 3., 4. un 5. punktu aizstāj ar šādiem punktiem:

“3. Kompleksu lidmašīnu ar dzinēju un helikopteru ekspluatanti, kas veic nekomerciālus pārvadājumus, deklarē savas spējas un līdzekļus veikt ar šā gaisa kuģa ekspluatāciju saistītus pienākumus un ekspluatē gaisa kuģi saskaņā ar noteikumiem, kas norādīti III pielikumā un VI pielikumā. Ja šādi ekspluatanti ir iesaistīti nekomerciālos specializētos pārvadājumos, tie gaisa kuģi ekspluatē saskaņā ar noteikumiem, kas precizēti III un VIII pielikumā.

4. Ekspluatanti, kas ekspluatē lidmašīnas, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, un helikopterus, kā arī balonus un planierus, kuri iesaistīti nekomerciālos pārvadājumos, tostarp nekomerciālos specializētos pārvadājumos, gaisa kuģus ekspluatē saskaņā ar VII pielikuma noteikumiem.

5. Mācību organizācijas, kuru galvenā darbības vieta ir kādā dalībvalstī un kuras ir apstiprinātas saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011, veicot mācību lidojumus uz Savienību, Savienībā vai no Savienības, ekspluatē:

- a) kompleksas lidmašīnas ar dzinēju un helikopterus – saskaņā ar VI pielikumā precizētajiem noteikumiem;
- b) lidmašīnas, kuras nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, un helikopterus, kā arī balonus un planierus – saskaņā ar VII pielikumā precizētajiem noteikumiem.”;
- c) pievieno šādu 6. un 7. punktu:

“6. Ekspluatanti ekspluatē gaisa kuģi tikai komerciālas specializētas ekspluatācijas nolūkos, kā precizēts III un VIII pielikumā.

7. Lidojumi, kas notiek tieši pirms specializētās ekspluatācijas, tās laikā vai uzreiz pēc tās un ir tieši saistīti ar šo ekspluatāciju veidu, attiecīgi jāveic saskaņā ar 3., 4. un 6. punktu. Ciktāl tas neattiecas uz darbībām saistībā ar izpletņlēcšanu, gaisa kuģī (neskaitot apkalpes locekļus) var atrasties ne vairāk kā sešas personas, kas nepieciešamas attiecīgā uzdevuma veikšanai.”;

4) regulas 6. pantu groza šādi:

- a) panta 1. punktu svītrot;
- b) iekļauj šādu 4.a punktu:

“4.a Atkāpjoties no 5. panta 1. punkta un 6. punkta, šādu gaisa kuģu, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, ekspluatāciju var veikt saskaņā ar VII pielikumu:

- a) dalītu izmaksu lidojumi, ko veic privātpersonas, – ar nosacījumu, ka šā lidojuma tiešās izmaksas daļa visas personas, kas atrodas gaisa kuģī, arī pilots, un ka šajās tiešajās izmaksās nepiedalās vairāk par sešām personām;
- b) sacensību lidojumi vai lidojumu paraugdemonstrējumi – ar nosacījumu, ka samaksa vai cita veida atlīdzība, kas saņemta par šādiem lidojumiem, nepārsniedz tiešo izmaksu atgūšanu un proporcionālu ieguldījumu ikgadējās izmaksās, kā arī apbalvojumus, kuru apmērs nav lielāks par vērtību, kuru precizējusi kompetentā iestāde;
- c) ievadlidojumi, izpletņlēcēju izlaidšana, planiera vilkšana vai figūrlidojumi, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir apstiprināta saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.”;

5) regulas 8. pantu groza šādi:

- a) panta 3. punktu aizstāj ar šādu:

“3. CAT ekspluatācija ar helikopteriem, CAT ekspluatācija ar baloniem un CAT ekspluatācija ar planieriem atbilst valsts noteiktajām prasībām.”;

- b) pievieno šādu 4. punktu:

“4. Kompleksu lidmašīnu ar dzinēju un helikopteru nekomerciālu ekspluatāciju, tostarp nekomerciālu specializētu ekspluatāciju, kā arī lidmašīnu, helikopteru, balonu un planieru komerciālu specializētu ekspluatāciju arī turpmāk veic saskaņā ar piemērojamajiem valsts tiesību aktiem par lidojuma laika ierobežojumiem līdz brīdim, kad tiek pieņemti un piemēroti saistītie īstenošanas noteikumi.”;

6) regulas 10. panta 3. punktu groza šādi:

- a) punkta a) apakšpunktā vārdus “III pielikuma” aizstāj ar “II un III pielikuma”;
- b) punkta b) apakšpunktā vārdus “V, VI un VII pielikuma” aizstāj ar “II, V, VI un VII pielikuma”;

7) regulas 10. pantam pievieno šādu 4., 5., 6. un 7. punktu:

“4. Atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, dalībvalstis var nolemt nepiemērot specializētiem pārvadājumiem II, III, VII un VIII pielikuma noteikumus līdz 2017. gada 21. aprīlim.

5. Atkāpjoties no 1. punkta otrās daļas, dalībvalstis var nolemt II, III un IV pielikuma noteikumus nepiemērot:

- a) CAT ekspluatācijai, ko sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā un veic ar B klases lidmašīnām vai nekompleksiem helikopteriem, – līdz 2017. gada 21. aprīlim; un
- b) CAT ekspluatācijai ar baloniem un planieriem – līdz 2017. gada 21. aprīlim.

6. Ja dalībvalsts izmanto 5. punkta a) apakšpunktā paredzēto atkāpi, piemēro šādus noteikumus:

- a) lidmašīnām – Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III pielikumu un saistītos dalībvalstu piešķirtos atbrīvojumus saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 2. punktu;
- b) helikopteriem – valsts noteiktās prasības.

7. Ja dalībvalsts izmanto 3., 4. un 5. punktā paredzētās atkāpes, tā šo faktu dara zināmu Komisijai un Aģentūrai. Šajā paziņojumā iekļauj atkāpes iemeslus un tās ilgumu, kā arī īstenošanas programmu, kurā izklāstīti paredzētie pasākumi un to īstenošanas termiņš.”;

8) Regulas (ES) Nr. 965/2012 I–VII pielikumu groza, kā noteikts šīs regulas I pielikumā;

9) Regulai (ES) Nr. 965/2012 pievieno VIII pielikumu (SPO daļu), kā noteikts šīs regulas pielikumā.

2. pants

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

To piemēro no 2014. gada 1. jūlija.

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

Briselē, 2014. gada 7. aprīlī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētājs
José Manuel BARROSO

I PIELIKUMS

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

a) pielikuma nosaukumu aizstāj ar nosaukumu “II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas”;

b) iekļauj šādu pozīciju:

“11.a “Tukša balona masa” – masa, ko nosaka, sverot balonu ar visu tajā uzstādīto aprīkojumu, kā norādīts AFM.”;

c) 40. punktu aizstāj ar šādu:

“40. “Līgums par nomāšanu bez apkalpes” ir līgums starp uzņēmumiem, saskaņā ar ko gaisa kuģis tiek ekspluatēts atbilstīgi nomnieka gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) noteikumiem vai – tādas komerciālas ekspluatācijas gadījumā, kas nav CAT, – uz nomnieka atbildību.”;

d) iekļauj šādu pozīciju:

“117.a “Funkciju speciālists ir persona, kuru norīkojis ekspluatants vai trešā persona vai kas darbojas kā uzņēmums un kas veic uzdevumus uz zemes, kuri tieši saistīti ar specializēto funkciju, vai veic specializētus uzdevumus gaisa kuģī vai no gaisa kuģa.”;

e) 120. punktu aizstāj ar šādu:

“120. “Derīgā krava” ir pasažieru, bagāžas, kravas un apkalpojošā personāla aprīkojuma, kā arī – ciktāl tas neattiecas uz gaisa baloniem – balasta kopējais svars.”;

f) 127. punktu aizstāj ar šādu:

“127. “Līgums par nomāšanu ar apkalpi” ir līgums:

— CAT ekspluatācijas gadījumā – līgums starp gaisa pārvadātājiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē atbilstīgi iznomātāja gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) noteikumiem, vai

— tādas komerciālas ekspluatācijas gadījumā, kas nav CAT, – līgums starp ekspluatantiem, saskaņā ar ko gaisa kuģi ekspluatē uz gaisa kuģa iznomātāja atbildību.”

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

a) ARO.GEN.120. punkta d) apakšpunkta 1) punktā pēc vārda “atzīmi” iekļauj komatu un vārdus “specializētas ekspluatācijas atļauju”;

b) ARO.GEN.200. punkta c) apakšpunktā pēc vārda “sertificējusi” iekļauj vārdu “vai apstiprinājusi”;

c) ARO.GEN.205. punkta a) apakšpunktā pēc vārdiem “sākotnējo sertifikēšanu” iekļauj komatu un vārdus “specializētas ekspluatācijas atļauju izsniegšanu”;

d) ARO.GEN.205. punkta b) apakšpunktā pēc vārda “sertificēšanas” iekļauj komatu un vārdus “atļauju izsniegšanas”;

e) ARO.GEN.220. punkta a) apakšpunktā:

i) iekļauj šādu pozīciju:

- “4.a) atļauju piešķiršanas process paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai un šādas atļaujas turētāja pastāvīga uzraudzība;”;
- ii) apakšpunkta 7) punktu aizstāj ar šādu:
- “7) to personu un organizāciju uzraudzība, kas veic darbības vienas dalībvalsts teritorijā, bet ko uzrauga, ir sertificējusi vai kam izsniedz atļauju citas dalībvalsts kompetentā iestāde vai Aģentūra saskaņā ar šo iestāžu vienošanos;”;
- iii) apakšpunkta 9) punktā pēc vārda “sertifikācija” iekļauj vārdu “vai atļauja”;
- f) ARO.GEN.220. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Kompetentā iestāde uztur visu to organizāciju sertifikātu un specializētās ekspluatācijas atļauju sarakstu, kuras tā izdevusi, kā arī to deklarāciju sarakstu, kuras tā saņēmusi;”;
- g) ARO.GEN.300. punkta a) apakšpunkta 1) un 2) punktu aizstāj ar šādiem:
- “1) organizāciju vai ekspluatācijas veida atbilstība prasībām, kas jāizpilda attiecīgi pirms sertifikāta, apstiprinājuma vai atļaujas izdošanas;
- 2) tās sertificēto organizāciju, specializētās ekspluatācijas, kuru tā atļāvusi, un organizāciju, no kurām tā saņēmusi deklarāciju, pastāvīga atbilstība piemērojamajām prasībām;”;
- h) ARO.GEN.305. punktā izdara šādus grozījumus:
- i) punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “d) Attiecībā uz organizācijām, kas deklarē savu darbību kompetentajai iestādei, uzraudzības programmu izstrādā, pamatojoties uz organizācijas specifiskajām iezīmēm, tās darbību sarežģītību un datiem, kas gūti, īstenojot līdzšinējās uzraudzības darbības, kā arī ar veiktās darbības veidu saistītā riska novērtējumu. Tajā attiecīgi ietver arī revīzijas un pārbaudes, tostarp perona pārbaudes un iepriekš nepazītas pārbaudes.”;
- ii) iekļauj šādu d1) apakšpunktu:
- “d1) Attiecībā uz organizācijām, kurām ir specializētas ekspluatācijas atļauja, uzraudzības programmu izstrādā saskaņā ar d) apakšpunktu, un tajā ņem vērā iepriekšējos atļaujas izsniegšanas procesus un pašreizējo atļaujas derīguma procesu, un atļaujas derīguma termiņu.”;
- i) ARO.GEN.350. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:
- “b) Kompetentā iestāde noformē 1. līmeņa neatbilstību, ja ir konstatēta būtiska, drošības līmeni pazeminoša vai lidojumu drošību ievērojami apdraudoša neatbilstība piemērojamajām Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai apstiprinājuma, sertifikācijas, specializētas ekspluatācijas atļaujas saņemšanas nosacījumiem, vai arī deklarācijas saturam;”;
- j) ARO.GEN.350. punkta b) apakšpunkta 2) un, attiecīgi, 3) punktā pēc vārda “sertifikācijas” iekļauj vārdus “vai specializētas ekspluatācijas atļaujas”;

k) ARO.GEN.350. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādiem:

“c) Kompetentā iestāde noformē 2. līmeņa neatbilstību, ja ir konstatēta tāda neatbilstība piemērojamajām Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasībām, organizācijas procedūrām un rokasgrāmatām vai apstiprinājuma, sertifikācijas, specializētas ekspluatācijas atļaujas saņemšanas nosacījumiem, vai arī deklarācijas saturam, kas varētu pazemināt drošības līmeni vai apdraudēt lidojumu drošību.”;

l) ARO.GEN.350. punkta d) apakšpunkta 1) punktā pēc vārda “sertifikātu” iekļauj komatu un vārdus “specializētas ekspluatācijas atļauju”;

m) ARO.GEN.350. punkta e) apakšpunktā pēc vārda “sertificēta organizācija” iekļauj komatu un vārdus “organizācija, kam minētās iestādes izsniegušas atļauju.”;

n) ARO.GEN.355. punkta a) apakšpunktā atsauci uz Regulu (ES) Nr. 290/2012 aizstāj ar atsauci uz Regulu (ES) Nr. 1178/2011;

o) pievieno šādu ARO.GEN.360. punktu:

“ARO.GEN.360 Neatbilstību konstatējumi un izpildes nodrošināšanas pasākumi – visi ekspluatanti

Ja, veicot uzraudzību vai izmantojot citus līdzekļus, tiek gūti pierādījumi tam, ka ekspluatants, uz kuru attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu prasības, neatbilst piemērojamajām prasībām, kompetentā iestāde, kas konstatējusi neatbilstību, veic visus nepieciešamos izpildes nodrošināšanas pasākumus, lai izbeigtu šo neatbilstību.”;

p) ARO.OPS.100. punktam pievieno šādu c) apakšpunktu:

“c) Kompetentā iestāde var noteikt specifiskus ekspluatācijas ierobežojumus. Šādus ierobežojumus dokumentē ekspluatācijas sertifikācijās.”;

q) OPS APAKŠDAĻĀ iekļauj šādu 1a SADAĻU:

“1a SADAĻA

Atļauja paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai

ARO.OPS.150 Atļauja paaugstināta riska komerciālai specializētai ekspluatācijai

a) Saņemot paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas atļaujas pieteikumu, ekspluatanta kompetentā iestāde izskata ekspluatanta riska novērtējuma dokumentāciju un standarta ekspluatācijas procedūras (SOP), kas saistītas ar vienu vai vairākiem plānotās ekspluatācijas veidiem un kas izstrādātas saskaņā ar attiecīgajām VIII pielikuma (Part-SPO) prasībām.

b) Ekspluatanta kompetentā iestāde, pārliecinājusies par riska novērtējuma un SOP atbilstību, izsniedz atļauju, kā noteikts VI papildinājumā. Atļauju var izsniegt uz ierobežotu vai neierobežotu laiku. Atļaujā precīzē nosacījumus, ar kādiem ekspluatantam ir atļauts veikt vienu vai vairākus paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas veidus.

c) Ekspluatanta kompetentā iestāde, saņemot pieteikumu par izmaiņām atļaujā, ievēro a) un b) apakšpunktu. Ja vien kompetentā iestāde nav konstatējusi, ka atļauja ir jāaptur, tā paredz, ar kādiem nosacījumiem ekspluatants var savu darbību veikt izmaiņu laikā.

d) Ekspluatanta kompetentā iestāde, saņemot pieteikumu par atļaujas atjaunošanu, ievēro a) un b) apakšpunktu. Tā var ņemt vērā iepriekšējo atļaujas izsniegšanas procesu un uzraudzības darbības.

- e) Neskarot nekādus īstenošanas papildu pasākumus, gadījumā, ja ekspluatants ievieš izmaiņas, lai gan grozīto riska novērtējumu un SOP nav iesniedzis, kompetentā iestāde attiecīgo atļauju aptur, ierobežo vai atsauc.
- f) Saņemot pieteikumu pārrobežu paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas atļaujas izsniegšanai, ekspluatanta kompetentā iestāde izskata ekspluatanta riska novērtējuma dokumentāciju un standarta ekspluatācijas procedūras (SOP), tās koordinējot ar tās vietas kompetento iestādi, kur attiecīgā ekspluatācija ir plānota. Ja abas iestādes ir pārliecinājušas par riska novērtējuma un SOP atbilstību, ekspluatanta kompetentā iestāde izsniedz atļauju.

ARO.OPS.155 Nomas līgumi

- a) Kompetentā iestāde apstiprina nomas līgumu, kurā iesaistīts trešā valstī reģistrēts gaisa kuģis vai trešās valsts ekspluatants, ja SPO ekspluatants ir apliecinājis atbilstību ORO.SPO.100. punktam.
- b) Līguma par nomāšanu bez apkalpes apstiprinājumu aptur vai atsauc, ja aptur vai atsauc gaisa kuģa lidojuma derīguma sertifikātu.”;
- r) ARO.OPS.200. punkta b) apakšpunkta 2) punktā pēc vārda “nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem” iekļauj vārdus “un specializētai ekspluatācijai”;
- s) ARO.OPS.210. punktu aizstāj ar šādu:

“ARO.OPS.210 Distances vai vietēja apgabala noteikšana

Kompetentā iestāde attiecīgās ekspluatācijas nolūkos var noteikt distanci vai vietējo apgabalu.”;

- t) OPS APAKŠDAĻĀ iekļauj šādu III SADAĻU:

“III SADAĻA

Ekspluatācijas uzraudzība

ARO.OPS.300 Ievadlidojumi

Kompetentā iestāde var noteikt papildu nosacījumus ievadlidojumiem, kurus dalībvalsts teritorijā veic saskaņā ar NCO daļu. Šādi nosacījumi nodrošina drošu ekspluatāciju un ir samērīgi.”;

- u) I papildinājumā:
 - i) apakšvirsrakstu aizstāj ar “(Gaisa transporta ekspluatantu apstiprinājuma kārtība)”;
 - ii) vārdus “Komerčiāli specializētie pārvadājumi (SPO)” un 2. zemsvītras piezīmi svītro;
- v) II papildinājumā vairākas reizes atkārtoto vārdu “Pacelšanās” svītro un 10. zemsvītras piezīmi aizstāj ar šādu:

“(10) Norāda piemērojamo precīzas pieejas kategoriju: *LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB vai CAT IIIC*. Norāda minimālo redzamību uz skrejceļa (RVR) metros un lēmuma pieņemšanas augstumu (DH) pēdās. Katrai pieejas kategorijai izmanto atsevišķu rindu.”;
- w) V papildinājumā pēc vārda “Nekomerciālai ekspluatācijai” iekļauj vārdus “Specializētai ekspluatācijai”;
- x) pievieno šādu VI papildinājumu:

"VI papildinājums

ATĻAUJA PAAUGSTINĀTA RISKĀ KOMERCIĀLAI SPECIALIZĒTAI EKSPLOATĀCIJAI	
Izdevējietāde ⁽¹⁾ :	
Atļaujas Nr. ⁽²⁾ :	
Ekspluatanta nosaukums ⁽³⁾ :	
Ekspluatanta adrese ⁽⁴⁾ :	
Tālrunis ⁽⁵⁾ :	
Fakss:	
E-pasts:	
Gaisa kuģa modelis un reģistrācijas zīmes ⁽⁶⁾ :	
Atļautā specializētā ekspluatācija ⁽⁷⁾ :	
Apgabals vai ekspluatācijas vieta, kur šāda ekspluatācija atļauta ⁽⁸⁾ :	
Īpaši ierobežojumi ⁽⁹⁾ :	
Ar šo tiek apstiprināts, ka ir atļauts veikt paaugstināta riska komerciālu specializētu ekspluatāciju saskaņā ar šo atļauju, ekspluatanta standarta ekspluatācijas procedūrām, Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu un tās īstenošanas noteikumiem.	
Izdošanas datums ⁽¹⁰⁾ :	Vārds, uzvārds un paraksts ⁽¹¹⁾ :
	Nosaukums:

EASA 151. veidlapas 1. izdevums

⁽¹⁾ Kompetentās iestādes nosaukums un kontaktinformācija.⁽²⁾ Norāda saistīto atļaujas numuru.⁽³⁾ Norāda ekspluatanta reģistrēto nosaukumu un komercnosaukumu, ja tas ir cits. Pirms komercnosaukuma norādīt "uzņēmuma nosaukums".⁽⁴⁾ Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas adrese.⁽⁵⁾ Ekspluatanta galvenās uzņēmējdarbības vietas tālruna un faksa numuri ar valsts kodu. Norāda e-pasta adresi, ja tāda ir.⁽⁶⁾ Norādīt Komerčiālas aviācijas drošības grupas (*Commercial Aviation Safety Team – CAST*) / *ICAO* piešķirto gaisa kuģa apzīmējumu, modeli un sērijas numuru vai atsauces sērijas numuru, ja tāds ir piešķirts (piemēram, *Boeing-737-3K2* vai *Boeing-777-232*). *CAST/ICAO* taksonomija ir pieejama šādā tīmekļa vietnē: <http://www.intlaviationstandards.org/H>.

Reģistrācijas zīmēm jābūt uzskaitītām vai nu ģeogrāfiskās koordinātas, vai lidojuma veikšanas rokasgrāmatā. Pēdējā minētajā gadījumā ģeogrāfiskās koordinātas dod atsauci uz ekspluatācijas rokasgrāmatas attiecīgo lapu.

⁽⁷⁾ Norāda specializēto jomu, piemēram, lauksaimniecība, celtniecība, fotogrāfija, topogrāfija, novērošana un patrulēšana, reklāma gaisā.⁽⁸⁾ Norāda ģeogrāfisko(-os) apgabalu(-us) vai vietu(-as), kur atļauta gaisa kuģa ekspluatācija (norāda ģeogrāfiskās koordinātas vai lidojuma informācijas reģionu vai valstu un reģionu robežas).⁽⁹⁾ Norāda piemērojamos īpašos ierobežojumus (piemēram, tikai *VFR*, tikai dienā u. c.).⁽¹⁰⁾ Atļaujas izdošanas datums (dd-mm-gggg).⁽¹¹⁾ Kompetentās iestādes pārstāvja ierējamais amats, vārds, uzvārds un paraksts. Atļauju var apzīmēt ar oficiālu zīmogu.

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

- a) visas atsauces uz Regulu (EK) Nr. 1702/2003 aizstāj ar atsaucēm uz Komisijas Regulu (ES) Nr. 748/2012 ⁽¹⁾;
- b) visas atsauces uz Regulu (EK) Nr. 290/2012 aizstāj ar atsaucēm uz Regulu (ES) Nr. 1178/2011;
- c) ORO.GEN.005. punkta tekstu aizstāj ar šādu:

“Šajā pielikumā noteiktas prasības, kas jāievēro gaisa kuģu ekspluatantam, veicot:

- a) komerciālus gaisa pārvadājumus (CAT);
- b) komerciālus specializētu ekspluatāciju;
- c) nekomerciālu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju;
- d) nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar kompleksu gaisa kuģi ar dzinēju.”;
- d) ORO.GEN.105. punktā pēc vārdiem “deklarēšanas pienākums” iekļauj vārdus “vai specializētas ekspluatācijas atļauja”;
- e) ORO.GEN.110. punktā a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Ekspluatants ir atbildīgs par gaisa kuģa ekspluatāciju attiecīgi saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumu, attiecīgajām šā pielikuma prasībām un saskaņā ar tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecību (AOC) vai specializēto ekspluatācijas atļauju (SPO atļauju), vai deklarāciju.”;

- f) ORO.GEN.110. punkta c) apakšpunktā pēc vārda “apliecības” iekļauj komatu un vārdus “SPO atļaujas”;
- g) ORO.GEN.110. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“k) Neatkarīgi no j) apakšpunkta planiera vai balona ekspluatants vai tādu lidojumu ekspluatants, kuri paceļas un nosēžas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā saskaņā ar VFR dienas laikā ar:

i) propelleru lidmašīnām ar vienu dzinēju, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg un kuru MOPSC ir piecas vietas vai mazāk; vai

ii) helikopteriem ar vienu dzinēju, kas nav kompleksi helikopteri un kuru MOPSC ir piecas vietas;

nodrošina, lai lidojuma apkalpe būtu attiecīgi apmācīta vai instruēta tā, ka apkalpes locekļi spēj atpazīt nedeklarētus bīstamus izstrādājumus, kurus gaisa kuģī ienesuši pasažieri vai kuri gaisa kuģī atrodas kā krava.”;

- h) ORO.GEN.115. punktā:

i) punkta nosaukumu aizstāj ar šādu: “Pieteikšanās AOC saņemšanai”;

ii) šā punkta a) apakšpunktā pirms vārdiem “ekspluatanta apliecības” iekļauj vārdus “gaisa kuģa”;

⁽¹⁾ Komisijas 2012. gada 3. augusta Regula (ES) Nr. 748/2012, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražošanu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 224, 21.8.2012., 1. lpp.).

i) ORO.GEN.120. punktam pievieno šādu apakšpunktu:

“d) Ja ekspluatants, kam ir SPO atļauja, vēlas izmantot alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai, tas ievēro b) apakšpunktu ikreiz, kad šādi alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai ietekmē standarta ekspluatācijas procedūras, kas ir minētās atļaujas daļa, un ievēro c) apakšpunktu attiecībā uz to šā ekspluatanta deklarēto tā organizācijas un ekspluatācijas daļu.”;

j) ORO.GEN.125. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu: **“Apstiprināšanas noteikumi un AOC turētāja tiesības”**;

k) ORO.GEN.130. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu: **“Izmaiņas saistībā ar AOC turētāju”**;

l) ORO.GEN.135. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu: **“AOC derīguma uzturēšana”**;

m) ORO.GEN.140. punkta a) apakšpunktā pēc vārda “sertifikācija” iekļauj komatu un vārdus “SPO atļauja”;

n) ORO.GEN.140. punkta b) apakšpunktā pēc vārdiem “Piekluve gaisa kuģiem, kas minēta a) apakšpunktā,” iekļauj un ieliek komatos vārdus “CAT gadījumā”;

o) ORO.GEN.205. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.GEN.205 Ar līgumu nodotās darbības

a) Slēdzot ārpakalpojumu vai iepirkuma līgumu par daļu no savām darbībām, ekspluatants nodrošina, ka pakalpojums vai produkts, par kuru noslēgts līgums vai veikts iepirkums, atbilst piemērojamām prasībām.

b) Ja sertificētais ekspluatants vai SPO atļaujas turētājs slēdz līgumu, lai daļu no savām darbībām uzticētu citai organizācijai, kas saskaņā ar šo daļu nav sertificēta šādu darbību veikšanai vai kurai nav atļaujas šādu darbību veikšanai, nolīgta organizācija darbojas ar ekspluatanta apstiprinājumu. Pasūtītāja organizācija nodrošina, ka kompetentā iestāde var piekļūt nolīgtajai organizācijai, lai noteiktu pastāvīgu atbilstību piemērojamām prasībām.”;

p) ORO.AOC.100. punkta a) apakšpunktā vārdu “pārvaldījumu” aizstāj ar vārdiem “transporta darbību”;

q) ORO.AOC.100. punkta b) un c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādas ziņas:

1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese, pasta adrese;

2) ierosināto ekspluatācijas darbību apraksts, tostarp to gaisa kuģu tips(-i) un skaits, kurus paredzēts ekspluatēt;

3) pārvaldības sistēmas, tostarp organizācijas struktūras, apraksts;

4) atbildīgā vadītāja vārds;

5) ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunktā noteikto norīkoto personu vārds, uzvārds, kā arī viņu kvalifikācija un pieredze;

6) ORO.MLR.100. punktā noteiktās lidojumu veikšanas rokasgrāmatas kopija;

7) paziņojums par to, ka visu kompetentajai iestādei nosūtīto informāciju pieteikuma iesniedzējs ir pārbaudījis un ka pieteikuma iesniedzējs ir konstatējis šīs informācijas atbilstību piemērojamajām prasībām.

- c) Pieteikuma iesniedzēji kompetentajai iestādei pierāda:
- 1) savu atbilstību visām piemērojamajām prasībām, kas noteiktas Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā, šajā pielikumā, šīs regulas IV pielikumā (CAT daļā) un V pielikumā (SPA daļā);
 - 2) ka visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir lidojumderīguma sertifikāts (CofA) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012; un
 - 3) ka viņa organizācija un pārvaldība ir piemērota un pareizi saskaņota ar ekspluatācijas mērogu un veidu.”;
- r) ORO.AOC.125. punkta a) apakšpunkta 1) punkta ii) apakšpunktā pēc vārda “komerciālai” iekļauj vārdus “un specializētai ekspluatācijai”;
- s) ORO.DEC.100. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:
- “Kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju ekspluatants, kuri iesaistīti nekomerciālā ekspluatācijā un nekomerciālā specializētā ekspluatācijā, un ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju.”;
- t) DEC APAKŠDAĻĀ – DEKLARĒŠANA iekļauj šādu apakšdaļu:

“SPO APAKŠDAĻA

KOMERCIĀLA SPECIALIZĒTA EKSPLUATĀCIJA

ORO.SPO.100 Kopīgās prasības ekspluatantiem, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju

- a) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, papildus ORO.DEC.100. punkta prasībām ievēro arī ORO.AOC.135., ORO.AOC.140. un ORO.AOC.150. punktu.
- b) Gaisa kuģim ir lidojumderīguma sertifikāts (CofA) saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, vai tas ir nomāts saskaņā ar c) apakšpunktu.
- c) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, iegūst iepriekšēju kompetentās iestādes apstiprinājumu un ievēro šādus nosacījumus gadījumā, ja tas:
 - 1) nomā ar apkalpi trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģi:
 - i) šā trešās valsts ekspluatanta piemērotie drošības standarti attiecībā uz pastāvīgo lidojumderīgumu un gaisa kuģa ekspluatāciju atbilst piemērojamajām prasībām, kas noteiktas ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003 un šo regulu;
 - ii) trešās valsts ekspluatanta gaisa kuģim ir standarta lidojumderīguma sertifikāts (CofA), kas izdots saskaņā ar ICAO 8. pielikumu;
 - iii) šī nomāšana ar apkalpi nav ilgāka par septiņiem mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā; vai
 - 2) nomā bez apkalpes gaisa kuģi, kas reģistrēti kādā trešā valstī:
 - i) ir identificēta ekspluatācijas vajadzība, ko nevar apmierināt, nomājot ES reģistrētu gaisa kuģi;
 - ii) šī nomāšana bez apkalpes nav ilgāka par septiņiem mēnešiem jebkurā 12 secīgu mēnešu periodā;
 - iii) ir nodrošināta atbilstība Regulas (EK) Nr. 2042/2003 piemērojamajām prasībām;

iv) gaisa kuģis ir aprīkots saskaņā ar VIII pielikumu (SPO daļu).

ORO.SPO.110 Atļauja paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas nodrošināšanai

- a) Ekspluatants, kas nodrošina komerciālu specializētu ekspluatāciju, iesniedz pieteikumu un saņem atļauju, kuru izdevusi ekspluatanta kompetentā iestāde, pirms tādas paaugstināta riska komerciālas specializētas ekspluatācijas sākšanas:
- 1) kuru veic virs apgabala, kurā ārkārtas situācijā, visticamāk, tiks apdraudēta trešo personu drošība uz zemes: vai
 - 2) kas – kā to noteikusi tās vietas kompetentā iestāde, kurā šo ekspluatāciju veiks, – šīs ekspluatācijas īpašo iezīmju un tā apgabala iezīmju dēļ, kurā tā norisināsies, rada paaugstinātu risku, jo sevišķi trešām personām uz zemes.
- b) Ekspluatants kompetentajai iestādei sniedz šādas ziņas:
- 1) pieteikuma iesniedzēja oficiālais nosaukums un komercnosaukums, adrese, pasta adrese;
 - 2) pārvaldības sistēmas, tostarp organizācijas struktūras, apraksts;
 - 3) ierosināto ekspluatācijas darbību apraksts, tostarp to gaisa kuģu tips(-i) un skaits, kurus paredzēts ekspluatēt;
 - 4) riska novērtējuma dokumentācija un saistītās standarta ekspluatācijas procedūras, kas paredzētas SPO.OP.230. punktā;
 - 5) paziņojums par to, ka ekspluatants ir pārbaudījis visu kompetentajai iestādei nosūtīto informāciju un to atzinis par atbilstīgu piemērojamajām prasībām.
- c) Uz atļaujas saņemšanu vai tās grozījumiem piesakās tādā formā un veidā, kā noteikusi kompetentā iestāde, ņemot vērā Regulas (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumu piemērojamās prasības.

ORO.SPO.115 Izmaiņas

- a) Jebkādu tādu izmaiņu ieviešanai, kas ietekmē izsniegtās atļaujas darbības tvērumu vai ekspluatāciju, kas atļauta, ir nepieciešams kompetentās iestādes iepriekšējs apstiprinājums. Lai ieviestu tādas izmaiņas, uz kurām sākotnējais riska novērtējums neattiecas, kompetentajai iestādei iesniedz grozītu riska novērtējumu un SOP.
- b) Pieteikumu uz apstiprinājumu vai izmaiņām apstiprinājumā 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 atļauju grozīt. Ekspluatants kompetentajai iestādei iesniedz visus nepieciešamos dokumentus.
- c) Izmaiņas drīkst īstenot tikai pēc tam, kad saskaņā ar ARO.OPS.150. punktu no kompetentās iestādes ir saņemts oficiāls apstiprinājums.
- d) Veicot izmaiņas, ekspluatants darbojas saskaņā ar kompetentās iestādes nosacījumiem, kā piemērojams.

ORO.SPO.120 Derīguma uzturēšana

- a) Ekspluatants, kam ir specializētas ekspluatācijas atļauja, nodrošina atbilstību šajā atļaujā definētajam darbības tvērumam un tiesībām.

b) Eksploatanta atļauja ir derīga, kamēr:

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

c) Pēc atļaujas atsaukšanas vai atteikšanās no atļaujas tā nekavējoties jānodod atpakaļ kompetentajai iestādei.”;

u) ORO.MLR.100. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) OM saturs atspoguļo prasības, kas izklāstītas attiecīgi šajā pielikumā, IV pielikumā (*Part-CAT*), V pielikumā (*Part-SPA*), VI pielikumā (*Part-NCC*) un VIII pielikumā (*Part-SPO*) un nav pretrunā nosacījumiem, kas iekļauti attiecīgi gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) ekspluatācijas specifikācijās, SPO atļaujā vai deklarācijā un tās īpašo apstiprinājumu sarakstā.”;

v) ORO.MLR.100. punktā iekļauj šādu g1) apakšpunktu:

“g1) Ciktāl tas attiecas uz SPO atļauju turētājiem, pirms jebkādu tādu grozījumu izdarīšanas, kuri ir saistīti ar standarta ekspluatācijas procedūrām, kas iekļautas atļaujā, pirms šādu grozījumu stāšanās spēkā ir vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums.”;

w) ORO.MLR.100. punkta h) apakšpunktā pēc vārdiem “Neskarot g)” iekļauj vārdu “un g1)”;

x) ORO.MLR.101. punkta pirmo teikumu aizstāj ar šādu:

“Ciktāl tas neattiecas uz propelleru lidmašīnām ar vienu dzinēju, kuru MOPSC ir piecas vietas, vai nekomplekssiem helikopteriem ar vienu dzinēju, kuru MOPSC ir piecas vietas, kuri paceļas un nosēžas vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā saskaņā ar VFR dienas laikā, un ciktāl tas neattiecas uz planieriem un baloniem, OM galvenā struktūra ir šāda:”;

y) ORO.MLR.115. punkta a) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“a) Šādus reģistrus uzglabā vismaz piecus gadus:

- 1) attiecībā uz CAT ekspluatantiem – ORO.GEN.200. punktā minēto darbību reģistrus;
- 2) attiecībā uz deklarētiem ekspluatantiem – ekspluatanta deklarācijas kopiju, ziņas par apstiprinājumiem, ko tie saņēmuši, un lidojumu veikšanas rokasgrāmatu;
- 3) attiecībā uz SPO atļauju turētājiem – papildus a) apakšpunkta 2) punktā prasītajam ierakstus saistībā ar riska novērtējumu, kas veikts saskaņā ar SPO.OP.230. punktu, un saistītajām standarta ekspluatācijas procedūrām.”;

z) ORO.MLR.115. punkta b) apakšpunkta 4) punktā pēc vārdiem “bīstamiem izstrādājumiem” pievieno komatu un vārdus “attiecīgā gadījumā”;

aa) ORO.SEC.100.A. punkta nosaukumu aizstāj ar šādu:

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

ab) ORO.SEC.100.H. punkta nosaukumu aizstāj ar šādu:

“ORO.SEC.105 Lidojuma apkalpes nodalījuma drošība – helikopteri”;

ac) ORO.FC.005. punktu aizstāj ar šādu:

“ORO.FC.005 Piemērošanas joma

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

a) 1. SADAĻĀ noteiktas kopīgas prasības, kas piemērojamas gan nekomerciāliem gaisa pārvadājumiem ar kompleksiem gaisa kuģiem ar dzinēju, gan jebkāda veida komerciāliem pārvadājumiem;

b) 2. SADAĻĀ noteiktas papildu prasības, kas piemērojamas komerciāliem gaisa pārvadājumiem, ciktāl tas neattiecas uz:

1) komerciāliem gaisa pārvadājumiem ar planieriem vai baloniem; vai

2) pasažieru komerciāliem gaisa pārvadājumiem, kurus veic dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR), sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un kurus veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā apgabalā ar:

— propelleru lidmašīnām ar vienu dzinēju, kuru maksimālā sertificētā pacelšanās masa nav lielāka par 5 700 kg un kuru MOPSC ir piecas vietas, vai

— viena dzinēja helikopteri, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un kuru MOPSC ir piecas vietas;

c) 3. SADAĻĀ noteiktas papildu prasības komerciāliem specializētiem pārvadājumiem un pārvadājumiem, kas minēti b) apakšpunkta 1) un 2) punktā.”;

ad) ORO.FC.105. punktā:

i) punkta c) apakšpunkta pirmā teikuma sākumā iekļauj vārdus “Komerciālu pārvadājumu ar lidmašīnām un helikopteriem gadījumā”;

ii) punkta d) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“d) Šā punkta c) apakšpunkts nav piemērojams šādos gadījumos:

1) B klases lidmašīnām, ar kurām veic komerciālus gaisa pārvadājumus saskaņā ar VFR dienas laikā; un

2) komerciāliem pasažieru gaisa pārvadājumiem, kurus veic saskaņā ar VFR dienas laikā, sāk un pabeidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā vai kurus veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā apgabalā ar viena dzinēja helikopteri, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un kuru MOPSC ir piecas vietas.”;

ae) ORO.FC.145. punkta c) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“c) CAT pārvadājumu gadījumā apmācības un pārbaudījumu programmas, kā arī apmācības plānus un individuālu lidojumu simulācijas treniņu iekārtu (FSTD) izmantošanu apstiprina kompetentā iestāde.”;

af) pēc ORO.FC.H.250. punkta pievieno šādu SADAĻU:

“3. SADAĻA

Papildu prasības komerciāliem specializētiem pārvadājumiem un pārvadājumiem, kas minēti ORO.FC.005. punkta b) apakšpunkta 1) un 2) punktā

ORO.FC.330 Atkārtotas mācības un pārbaude – ekspluatanta rīkota kvalifikācijas pārbaude

- a) Lai apliecinātu savu kompetenci standarta, nestandarta un ārkārtas procedūru piemērošanā, katrs lidojuma apkalpes loceklis iziet ekspluatanta rīkotas kvalifikācijas pārbaudes, kas aptver attiecīgos aspektus saistībā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā aprakstītajām specializētajām funkcijām.
 - b) Pienācīga uzmanība tiek atvēlēta, kad ekspluatāciju veic 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 ekspluatanta rīkotā pārbaude notiek derīguma termiņa pēdējos trijos mēnešos, jaunais derīguma termiņš sākas pēc sākotnējā derīguma termiņa beigām.”;
- ag) ORO.CC.100. punkta a) apakšpunkta otrā teikuma sākumā iekļauj vārdus “Ciktāl tas neattiecas uz baloniem” un aiz tiem ieliek komatu.

ah) I papildinājumu aizstāj ar šādu:

"I Papildinājums

DEKLARĀCIJA
atbilstīgi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju
Ekspluatants
Nosaukums / vārds, uzvārds:
Vieta, kurā ekspluatants veic uzņēmējdarbību, vai ekspluatanta pastāvīgā dzīvesvieta un vieta, no kuras tiek vadīta gaisa kuģu ekspluatācija:
Atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un kontaktinformācija:
Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003
Organizācijas nosaukums un adrese un apstiprinājuma atsauce (pēc EASA 14. veidlapas parauga)
Gaisa kuģu ekspluatācija
Ekspluatācijas sākuma datums / datums, no kura piemēro izmaiņas:
Ekspluatācijas veids(-i):
☐ <i>Part-NCC</i> : (norādīt – pasažieru un/vai kravas pārvadājumi)
☐ <i>Part-SPO</i> : (norādīt, kāds darbības veids)
Gaisa kuģu tips(-i), reģistrācija(-as) un galvenā bāze:
Informācija par saņemtajiem apstiprinājumiem (attiecīgā gadījumā deklarācijai pievienot īpašo apstiprinājumu sarakstu)
Informācija par saņemto specializētās ekspluatācijas atļauju (attiecīgā gadījumā pievienot atļaujas)
Alternatīvo atbilstības panākšanas līdzekļu saraksts ar atsaucēm uz <i>AMC</i> , kurus tie aizstāj (pievienot deklarācijai)
Paziņojumi
☐ Pārvaldības sistēmas dokumentācija, arī lidojumu veikšanas rokasgrāmata, atspoguļo piemērojamās prasības, kas noteiktas <i>Part-ORO</i> , <i>Part-NCC</i> , <i>Part-SPO</i> un <i>Part-SPA</i> . Visi lidojumi tiks veikti saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām procedūrām un instrukcijām.
☐ Visiem ekspluatētajiem gaisa kuģiem ir derīgs lidojumderīguma sertifikāts, un tie atbilst Regulai (EK) Nr. 2042/2003.
☐ Visi lidojumu apkalpes locekļi un salona apkalpes locekļi, attiecīgā gadījumā, ir izgājuši apmācību atbilstīgi piemērojamām prasībām.
☐ (Attiecīgā gadījumā)
Ekspluatants ir īstenojis un pierādījis atbilstību oficiāli atzītam nozares standartam.
Atsauce uz standartu:
Sertifikācijas struktūra:
Pēdējās atbilstības revīzijas veikšanas datums:
☐ Visas izmaiņas ekspluatācijā, kuras ietekmē šajā deklarācijā ietverto informāciju, tiks paziņotas kompetentajai iestādei.
☐ Ekspluatants apliecina, ka šajā deklarācijā ietvertā informācija ir pareiza.
Datums un atbildīgā vadītāja vārds, uzvārds un paraksts"

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

- a) visas atsaucē uz Regulu (EK) Nr. 1702/2003 aizstāj ar atsaucēm uz Regulu (ES) Nr. 748/2012;
- b) pievieno šādu CAT.GEN.105. punktu:

“CAT.GEN.105 Tāllidojumu motorplanieri, planieri ar dzinēju un jaukta tipa baloni

- a) Planierus ar dzinēju, izņemot tāllidojumu motorplanierus, ekspluatē un aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas planieriem.
 - b) Tāllidojumu motorplanierus (TMG) ekspluatē saskaņā ar šādām prasībām:
 - 1) prasībām attiecībā uz lidmašīnām, ja tos darbina ar dzinēju; un
 - 2) prasībām attiecībā uz planieriem, ja tos darbina, neizmantojot dzinēju.
 - c) Tāllidojumu motorplanierus (TMG) aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas lidmašīnām, ja vien CAT.IDE.A punktā nav noteikts citādi.
 - d) Jaukta tipa balonus ekspluatē saskaņā ar prasībām, kas noteiktas karstā gaisa baloniem.”;
- c) CAT.GEN.MPA.180. punkta a) apakšpunkta 5) un 6) punktu aizstāj ar šādiem:
- “5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) apstiprināta kopija, kā arī tulkojums angļu valodā, ja AOC izdots citā valodā;
 - 6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācijas, kas izdotas kopā ar AOC, kā arī tulkojums angļu valodā, ja šīs ekspluatācijas specifikācijas izdotas citā valodā;”;
- d) A APAKŠDAĻĀ – VISPĀRĪGĀS PRASĪBAS pievieno šādu SADAĻU:

“2. SADAĻA

Gaisa kuģi bez dzinēja

CAT.GEN.NMPA.100 Komandiera pienākumi

- a) Komandieris:
 - 1) atbild par visu gaisa kuģī esošo apkāpes locekļu un pasažieru drošību no brīža, kad viņš ierodas gaisa kuģī, līdz brīdim, kad pēc lidojuma beigām viņš gaisa kuģi atstāj;
 - 2) atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību:
 - i) baloniem – no brīža, kas sāk piepūst balona apvalku, līdz brīdim, kad no apvalka gaiss ir izlaists, izņemot gadījumus, kad komandieris šo atbildību balona apvalka piepildīšanas posmā uzticējis citai kvalificētai personai līdz brīdim, kad komandieris ierodas, kā noteikts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM);
 - ii) planieriem – no palaišanas procedūras sākšanas līdz brīdim, kad, lidojumam beidzoties, planieris apstājas;
 - 3) ir pilnvarots dot visas pavēles un veikt atbilstīgus pasākumus, lai nodrošinātu gaisa kuģa, kā arī tajā pārvadāto personu un/vai mantas drošību atbilstīgi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.c punktam;

- 4) ir pilnvarots atteikties ielaist gaisa kuģī un no gaisa kuģa izsēdināt jebkuru personu, kas var potenciāli apdraudēt gaisa kuģa un tā pasažieru drošību;
 - 5) neļauj lidmašīnā pārvadāt personas, kas šķiet tādā alkohola vai narkotisku vielu ietekmē, ka varētu tikt apdraudēta gaisa kuģa vai tajā esošo personu drošība;
 - 6) gādā par to, lai visi pasažieri būtu saņēmuši drošības instruktažu;
 - 7) nodrošina visu ekspluatācijas procedūru un kontrolesarakstu atbilstību lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktajām prasībām;
 - 8) nodrošina pirmslidojuma pārbaudes veikšanu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumā (M daļā) noteiktajām prasībām;
 - 9) pārliecinās, ka attiecīgais avārijas aprīkojums ir ērti pieejams tūlītējai lietošanai;
 - 10) ievēro visas attiecīgās prasības, kas noteiktas ekspluatanta atgadījumu ziņošanas sistēmā;
 - 11) ievēro visus lidojumu un darba laika ierobežojumus (FTL) un atpūtas prasības, ko piemēro viņa/viņas darba pienākumiem;
 - 12) veicot darba pienākumu pie vairāk nekā viena ekspluatanta:
 - i) reģistrē savu lidojuma un darba un atpūtas laiku saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām; un
 - ii) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.
- b) Komandieris nedrīkst pildīt pienākumus gaisa kuģī:
- 1) būdams psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā vai arī būdams darbnespējīgs traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ;
 - 2) ja nav pagājis pieņemams laiks pēc dziļlūdens niršanas vai asins nodošanas;
 - 3) ja nav ievērotas piemērojamās medicīniskās prasības;
 - 4) ja viņš šaubās par savām spējām veikt uzticētos pienākumus; vai
 - 5) ja viņš zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejūtas spējīgs veikt savus pienākumus tik lielā mērā, ka tas var apdraudēt lidojumu.
- c) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, komandieris veic visas darbības, ko viņš uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- d) Balona komandieris:
- 1) ir atbildīgs par pirmslidojuma instruktažu personām, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā;

2) nodrošina, ka balonā vai tā tiešā tuvumā neviens nesmēķē; un

3) nodrošina, ka personas, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkā piemērotu aizsargapģērbu.

CAT.GEN.NMPA.105 Balona apkalpes papildu loceklis

a) Ja balonā ir vairāk nekā 19 pasažieru, uz balona klāja jābūt vismaz vienam atbilstoši sagatavotam apkalpes papildu loceklim ar attiecīgu pieredzi palīdzības sniegšanai pasažieriem ārkārtas situācijā.

b) Apkalpes papildu loceklis nedrīkst pildīt pienākumus balonā:

1) būdams psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā;

2) vai arī būdams darbnespējīgs traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ; vai

3) ja nav pagājis pieņemams laiks pēc dziļlūdens niršanas vai asins nodošanas.

CAT.GEN.NMPA.110 Komandiera pilnvaras

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

CAT.GEN.NMPA.115 Kopīga valoda

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

CAT.GEN.NMPA.120 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

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

CAT.GEN.NMPA.125 Informācija par avārijas un glābšanas aprīkojumu gaisa kuģī

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

CAT.GEN.NMPA.130 Alkohols un narkotiskas vielas

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

CAT.GEN.NMPA.135 Drošības apdraudējums

Ekspluatants veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka nevienas personas neapdomīga vai nevērīga rīcība vai bezdarbība:

a) neapdraudētu gaisa kuģi vai tajā vai uz zemes esošās personas; vai

b) neradītu vai neveicinātu tādas apstākļus, lai gaisa kuģis apdraudētu kādu personu vai mantu.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

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

- 1) gaisa kuģa lidojumu rokasgrāmata (AFM) vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
- 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
- 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;
- 4) trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā);
- 5) gaisa kuģa ekspluatanta apliecības (AOC) kopija;
- 6) attiecīgā gaisa kuģa tipa ekspluatācijas specifikācijas, kas izdotas kopā ar AOC (attiecīgā gadījumā);
- 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecīgos gadījumos);
- 8) civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);
- 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
- 10) gaisa kuģa tehniskais žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumu (M daļu) (attiecīgā gadījumā);
- 11) MEL vai CDL (attiecīgā gadījumā);
- 12) sīka informācija par reģistrēto gaisa satiksmes dienesta (ATS) lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
- 13) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes;
- 14) procedūras un vizuālie brīdinājuma signāli, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts;
- 15) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā;
- 16) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktāžas dokumentācija;
- 17) atbilstīga meteoroloģiskā informācija;
- 18) pasažieru saraksts (attiecīgā gadījumā);
- 19) planieriem – masas un līdzsvara dokumentācija, bet baloniem – masas dokumentācija;
- 20) lidojuma veikšanas plāns (attiecīgā gadījumā); un
- 21) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.

b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta tajā precizētos dokumentus, rokasgrāmatas un informāciju var pārvadāt izgūšanas nesējlidzeklī vai uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā attiecībā uz lidojumiem, kurus veicot, paredzēts:

- 1) pacelties un nosēsties vienā un tajā pašā lidlaukā / ekspluatācijas vietā; vai

- 2) palikt vietējā apgabalā, kas precizēts lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.

CAT.GEN.NMPA.145 Dokumentu un reģistru uzrādīšana

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

CAT.GEN.NMPA.150 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

- a) Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi nav atļauti, izņemot šādus gadījumus:

- 1) uz tiem neattiecas Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošiem gaisa pārvadājumiem (ICAO Dok. 9284-AN/905) atbilstīgi minēto instrukciju 1. daļai; vai

- 2) tos pārvadā pasažieri vai apkalpes locekļi vai tie atrodas bagāžā saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem.

- b) Eksploatants izstrādā procedūras, lai nodrošinātu, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netišu ienešanu gaisa kuģī.

- c) Eksploatants sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.”;

- e) CAT.OP.MPA.151. punktā iekļauj šādu a1) apakšpunktu:

“a1) Neatkarīgi no CAT.OP.MPA.150. punkta b)–d) apakšpunkta attiecībā uz ekspluatāciju, kuru nodrošinot pacelšanās un nosēšanās notiek vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā ar ELA2 lidmašīnām saskaņā ar VFR dienas laikā, eksploatants OM norāda minimālo galīgās rezerves degvielas daudzumu. Šis minimālais galīgās rezerves degvielas daudzums nevar būt mazāks par daudzumu, kas vajadzīgs 45 minūtes ilgam lidojumam.”;

- f) B APAKŠDAĻĀ – EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS iekļauj šādu SADAĻU:

“2. SADAĻA

Gaisa kuģi bez dzinēja

CAT.OP.NMPA.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidiem piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

CAT.OP.NMPA.105 Trokšņa mazināšanas procedūras – baloni un planieri ar dzinēju

Komandieris ņem vērā gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi un vienlaikus nodrošina, lai drošībai būtu augstāka prioritāte nekā trokšņu mazināšanai.

CAT.OP.NMPA.110 Degvielas un balasta krājumi un plānošana – baloni

- a) Eksploatants nodrošina, ka pārvadātais degvielas vai balasta daudzums ir pietiekams paredzētajam lidojuma ilgumam, paredzot rezervi vēl 30 minūtes ilgam lidojumam.

- b) Degvielas vai balasta krājumus aprēķina atbilstīgi vismaz šādiem ekspluatācijas apstākļiem, kādos jāveic lidojums:

- 1) balona ražotāja sniegtie dati;

- 2) paredzamā masa;

- 3) paredzamie meteoroloģiskie apstākļi; un
 - 4) gaisa satiksmes vadības dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumi.
- c) Aprēķinus dokumentē lidojuma veikšanas plānā.

CAT.OP.NMPA.115 Īpašu kategoriju pasažieru (SCP) pārvadāšana

Personas, kam pārvadāšanas laikā lidojumā nepieciešami īpaši apstākļi, palīdzība un/vai ierīces, ir uzskatāmas par SCP, un šīs personas ir jāpārvadā tādos apstākļos, kas garantē gaisa kuģa un tajā atrodošos personu drošību, ievērojot ekspluatanta izstrādātās procedūras.

CAT.OP.NMPA.120 Pasažieru instruktāža

Ekspluatants nodrošina, lai pirms lidojuma vai – attiecīgā gadījumā – lidojuma laikā pasažieri tiktu instruēti par drošības pasākumiem.

CAT.OP.NMPA.125 Lidojuma sagatavošana

Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa komandieris:

- a) ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes iekārtas, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam; un
- b) iepazīstas ar visu pieejamo meteoroloģisko informāciju, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidot attālu no izlidošanas vietas:
 - 1) izpēta pieejamos jaunākos meteoroloģiskos ziņojumus un prognozes; un
 - 2) plāno rezerves rīcības gaitu, lai nodrošinātos gadījumam, kad laikapstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

CAT.OP.NMPA.130 ATS lidojuma plāna iesniegšana

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

CAT.OP.NMPA.135 Pasažieru salona un pilotu kabīnes drošība – gaisa baloni

Komandieris nodrošina, lai pirms pacelšanās un nolaišanās un visās situācijās, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs:

- a) visas iekārtas un bagāža būtu pareizi nostiprinātas; un
- b) joprojām būtu iespējama ārkārtas evakuācija.

CAT.OP.NMPA.140 Smēķēšana gaisa kuģī

Nevienai personai nav atļauts smēķēt planierī vai balonā.

CAT.OP.NMPA.145 Meteoroloģiskie apstākļi

Komandieris sāk vai turpina VFR lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ekspluatācijas laikā laikapstākļi maršrutā un paredzētajā galamērķī atbilst piemērojamiem VFR ekspluatācijas minimumiem vai pārsniegs tos.

CAT.OP.NMPA.150 Ledus un citi kontaminanti – procedūras uz zemes

Komandieris sāk pacelšanos tikai tad, kad gaisa kuģis ir atbrīvots no visiem uzslāņojumiem, kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa darbību vai tā vadāmību, izņemot gadījumos, kad tas ir atļauts saskaņā ar AFM noteikumiem.

CAT.OP.NMPA.155 Pacelšanās nosacījumi

Pirms pacelšanās sākšanas komandieris pārlicinās, ka saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā nekavēs drošu pacelšanos un izlidošanu.

CAT.OP.NMPA.160 Nestandarta situāciju simulēšana lidojumā

Komandieris gādā par to, lai, pārvadājot pasažierus, netiktu simulētas nestandarta vai ārkārtas situācijas, kuru dēļ būtu jāpiemēro nestandarta vai ārkārtas procedūras.

CAT.OP.NMPA.165 Degvielas un balasta pārvaldība lidojuma laikā – baloni

Komandieris regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas vai balasta daudzums lidojumā nav mazāks par to degvielas un balasta daudzumu, kas vajadzīgs, lai pabeigtu ieplānoto lidojumu, un par rezerves daudzumu, kas paredzēts, lai veiktu nosēšanos.

CAT.OP.NMPA.170 Papildu skābekļa izmantošana

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

CAT.OP.NMPA.175 Pieejas un nosēšanās nosacījumi

Pirms komandieris sāk nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, viņš pārlicinās, ka saskaņā ar viņam pieejamo informāciju laikapstākļi paredzētajā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā un izmantojamās virsmas stāvoklis nekavēs drošu nolaišanos un nosēšanos.

CAT.OP.NMPA.180 Ekspluatācijas ierobežojumi – karstā gaisa baloni

- a) Karstā gaisa baloni nakts laikā nosēsties nedrīkst, izņemot ārkārtas situācijās.
- b) Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.

CAT.OP.NMPA.185 Ekspluatācijas ierobežojumi – planieri

Planierus ekspluatē tikai dienas laikā.”;

- g) CAT.POL.A.240. punkta b) apakšpunkta 4) punktā “ORO.OPS” aizstāj ar “ORO.FR”;
- h) CAT.POL.A.310. punktam pievieno šādu e) apakšpunktu:
 - “e) Prasības, kas paredzētas a) apakšpunkta 3) punktā, a) apakšpunkta 4) punktā, a) apakšpunkta 5) punktā, b) apakšpunkta 2) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā, nav piemērojamas ekspluatācijai saskaņā ar VFR dienas laikā.”;
- i) CAT.POL.A.405. punkta b) apakšpunktā atsauci uz CAT.POL.A.405. punkta b) vai c) apakšpunktu aizstāj ar atsauci uz CAT.POL.A.400. punkta b) vai c) apakšpunktu;

- j) C APAKŠDAĻĀ – GAISA KUĢU VEIKTSPĒJA UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI iekļauj šādu 4. un 5. sadaļu:

“4. SADAĻA

Planieri

CAT.POL.S.100 Eksploatācijas ierobežojumi

- a) Jebkurā eksploatācijas posmā planiera noslogojums, masa un smaguma centra (CG) pozīcija atbilst visiem ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā, ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Planierī jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot eksploatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz AFM.

CAT.POL.S.105 Svēršana

- a) Eksploatants nodrošina, ka planiera masa un smaguma centrs (CG) ir noteikts, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas eksploatācijā. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu un līdzsvaru. Šādu informāciju dara pieejamu komandierim. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, planieri sver atkārtoti.
- b) Planieri sver planiera ražotājs, vai arī svēršana attiecīgā gadījumā notiek saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003.

CAT.POL.S.110 Veiktspējas rādītāji

Komandieris drīkst ekspluatēt planieri tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamajiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai eksploatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

5. SADAĻA

Baloni

CAT.POL.B.100 Eksploatācijas ierobežojumi

- a) Jebkurā eksploatācijas posmā balona noslogojums un masa atbilst visiem ierobežojumiem, kas noteikti AFM vai lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (OM), ja tās nosacījumi ir stingrāki.
- b) Balonā jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot eksploatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz AFM.

CAT.POL.B.105 Svēršana

- a) Eksploatants nodrošina, ka balona masa ir noteikta, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas eksploatācijā. Ņem vērā un pienācīgi dokumentē veikto modifikāciju un remontdarbu ietekmi uz masu. Šādu informāciju dara pieejamu komandierim. Ja pārmaiņu ietekme uz masu nav precīzi zināma, balonu sver atkārtoti.
- b) Balonu sver balona ražotājs, vai arī svēršana attiecīgā gadījumā notiek saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003.

CAT.POL.B.110 Masas noteikšanas sistēma

- a) Lai komandieris varētu pārliecināties par to, ka AFM ierobežojumi ir ievēroti, balona eksploatants izstrādā sistēmu, kā pirms katra lidojuma precīzi noteikt šādus elementus:

- 1) tukša balona masu;

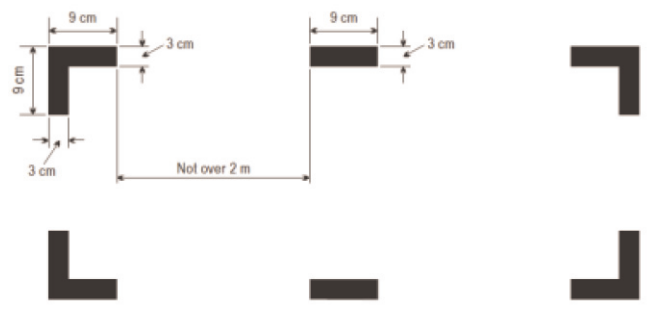
- 2) derīgās kravas masu;
 - 3) degvielas vai balasta kravas masu;
 - 4) pacelšanās masu;
 - 5) iekraušanu balonā veic komandiera vai kvalificēta darbinieka uzraudzībā;
 - 6) sagatavo un attiecīgā vietā noliek visu dokumentāciju.
- b) Komandierim pēc elektronisku aprēķinu algoritma jāspēj atkārtot masas aprēķins.
- c) Masas dokumentāciju sagatavo pirms katra lidojuma un to dokumentē lidojuma veikšanas plānā.

CAT.POL.B.115 Veiktspējas rādītāji

Komandieris drīkst ekspluatēt balonu tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisa telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.”;

- k) CAT.IDE.A.100. punkta c) apakšpunktā, CAT.IDE.A.125. punkta d) apakšpunktā un CAT.IDE.H.100. punkta c) apakšpunktā vajadzības izteiksmi aizstāj ar īstenības izteiksmi.
- l) CAT.IDE.A.260. punktā 1. attēlu aizstāj ar šādu:

“1. attēls



- m) D APAKŠDAĻĀ – INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS iekļauj šādu 3. un 4. sadaļu:

“3. SADAĻA

Planieri

CAT.IDE.S.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējas prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, ja tie:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu CAT.IDE.S.140. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu CAT.IDE.S.145. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti planieri.

- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri; un
 - 3) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt planiera lidojumderīgumu.
- d) Instrumenti un iekārtas ir pa rokai vai sasniedzami no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

CAT.IDE.S.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem planiera instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad planieri ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL).

CAT.IDE.S.110 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti

- a) Planieriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
- 1) magnētisko kursu – planieros ar dzinēju;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisku augstumu; un
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu.
- b) Planieriem, ko lieto apstākļos, kad planieri nevar noturēt vēlamajā telpiskajā stāvoklī, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkoti ar ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) vertikālo ātrumu;
 - 2) telpisko stāvokli vai griešanos un slīdēšanu; un
 - 3) magnētisko kursu.

CAT.IDE.S.115 Lidošana mākoņos – lidojumu un navigācijas instrumenti

Planieriem, ar kuriem veic lidojumus mākoņos, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- a) magnētisko kursu;

- b) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) barometrisko augstumu;
- d) izmērīto gaisa ātrumu;
- e) vertikālo ātrumu; un
- f) telpisko stāvokli vai griešanos un slīdēšanu.

CAT.IDE.S.120 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

a) Planjeros jābūt:

- 1) sēdeklim katrai personai, kas tajā atrodas; un
- 2) sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim atbilstīgi AFM.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējama vienā punktā.

CAT.IDE.S.125 Papildu skābeklis

Planjeros, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

CAT.IDE.S.130 Lidojumi virs ūdens

Planjeros, ko ekspluatē virs ūdens, komandieris izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām planierī piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja – glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta;
- b) avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT) vai personas vietu norādošā bāka (PLB), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai, veicot lidojumu:
 - 1) virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - 2) vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens.

CAT.IDE.S.135 Izdzīvošanas aprīkojums

Planjeros, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

CAT.IDE.S.140 Radiosakaru iekārtas

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planieros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

CAT.IDE.S.145 Navigācijas iekārtas

Planieros jābūt visām nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

- a) ATS lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un
- b) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

CAT.IDE.S.150 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planieros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

4 SADAĻA***Baloni*****CAT.IDE.B.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, ja tie:

- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas noteikšanai;
- 2) tiek lietoti, lai izpildītu CAT.IDE.B.155. punkta prasības; vai
- 3) ir uzstādīti balonā.

- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:

- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
- 2) precīzie hronometri;
- 3) pirmās palīdzības komplekti;
- 4) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas;
- 5) alternatīvs aizdedzes avots;
- 6) ugunsdzēsšanas sega vai ugunsdrošs pārsegs;
- 7) atsaite; un
- 8) nazis.

c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:

1) šo instrumentu vai iekārtu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un

2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt balona lidojumderīgumu.

d) Instrumentiem un iekārtām jābūt pa rokai vai sasniedzamiem no posteņa, kur norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.

e) Visam vajadzīgam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

CAT.IDE.B.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem balona instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad balonu ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL).

CAT.IDE.B.110 Ekspluatācijas gaismas

Balonus, ko ekspluatē naktī, jābūt:

a) sadursmes novēršanas gaismām;

b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas; un

c) neatkarīgam pārnēsājamam lukturītim.

CAT.IDE.B.115 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Baloniem, ko ekspluatē saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar:

a) iekārtām, kas rāda dreifēšanas virzienu; un

b) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:

1) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;

2) vertikālo ātrumu, ja prasīts AFM;

3) barometrisko augstumu, ja prasīts AFM, ja to nosaka gaisa telpas prasības vai augstums jākontrolē skābekļa lietošanas dēļ; un

4) ciktāl tas neattiecas gāzes baloniem – katras dedzināšanas gāzes piegādes līnijas spiedienu.

CAT.IDE.B.120 Ierobežotājsistēmas

Balonus, kuriem ir atsevišķs nodalījums komandierim, aprīko ar komandierim paredzētu ierobežotājsistēmu.

CAT.IDE.B.125 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Balonos jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Papildu pirmās palīdzības komplektu pārvadā izgūšanas nesējlidzeklī.
- c) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

CAT.IDE.B.130 Papildu skābeklis

Balonos, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un pasažierus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

CAT.IDE.B.135 Pārnēsājami ugunsdzēsšanas aparāti

Karstā gaisa balonos jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsšanas aparātam, kā noteikts piemērojamajos lidojumderīguma noteikumos.

CAT.IDE.B.140 Lidojumi virs ūdens

Balonos, ko ekspluatē virs ūdens, komandieris izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām, kas atrodas balonā, piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katram cilvēkam uz balona klāja glābšanas veste vai katram bērnam, kurš jaunāks par 24 mēnešiem, – līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai gulvietas, kuras lietošanai tā ir paredzēta;
- b) avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT) vai personas vietu norādošā bāka (PLB), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai pasažieris un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai.

CAT.IDE.B.145 Izdzīvošanas aprīkojums

Balonos, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

CAT.IDE.B.150 Dažādas ierīces

- a) Balonos jābūt aizsargcimdiem katram apkalpes loceklim.
- b) Karstā gaisa baloniem jābūt aprīkoti ar:
 - 1) alternatīvu aizdedzes avotu;
 - 2) līdzekļiem, ar ko mēra un norāda degvielas daudzumu;

- 3) ugunsdzēsšanas segu vai ugunsdrošu pārsegu; un
 - 4) vismaz 25 m garu atsaiti.
- c) Gāzes balonu aprīkojumā jābūt:
- 1) nazim; un
 - 2) vismaz 20 m garai atsaitei, kas izgatavota no dabiskās šķiedras vai statisko elektrību vadoša materiāla.

CAT.IDE.B.155 Radiosakaru iekārtas

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, balonos pilota posteņi jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

CAT.IDE.B.160 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, balonos jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.”

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

- a) visas atsauces uz Regulu (EK) Nr. 1702/2003 aizstāj ar atsaucēm uz Regulu (ES) Nr. 748/2012;
- b) SPA.GEN.100. punkta a) apakšpunkta 1) punktā vārdu “gaisa” svītrot;
- c) SPA.DG.100. punktu aizstāj ar šādu:

“SPA.DG.100 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

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

6. Regulas (ES) Nr. 965/2012 VI pielikumā NCC.POL.125. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

- “b) Ciktāl tas neattiecas uz lidmašīnu, kas aprīkota ar turbopropelleru dzinējiem un kuras maksimālā pacelšanās masa ir ne vairāk kā 5 700 kg, dzinēja atteices gadījumā pacelšanās laikā gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidmašīna spēj:
- 1) pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances vai pieejamā skrejceļa garuma robežās; vai
 - 2) turpināt pacelšanos un izvairīties no visiem šķēršļiem lidojuma trajektorijā ar pienācīgu rezervi, līdz lidmašīna atrodas stāvoklī, kas atbilst NCC.POL.130. punktam.”

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

- a) visas atsauces uz Regulu (EK) Nr. 1702/2003 aizstāj ar atsaucēm uz Regulu (ES) Nr. 748/2012;

b) NCO.GEN.102. punktu groza šādi:

i) nosaukumu aizstāj ar šādu:

“Tāllidojumu motorplanieri, planieri ar dzinēju un jaukta tipa baloni”;

ii) iekļauj šādu d) apakšpunktu:

“d) Jaukta tipa balonus ekspluatē saskaņā ar prasībām, kas noteiktas karstā gaisa baloniem.”;

c) iekļauj šādu NCO.GEN.103. punktu:

“NCO.GEN.103. Ievadlidojumi

Ievadlidojumi, kas minēti šīs regulas 6. panta 5. punkta c) apakšpunktā, ja tos veic saskaņā ar šo pielikumu:

a) sākas un beidzas tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, ciktāl tas neattiecas uz baloniem un planieriem;

b) tiek ekspluatēti saskaņā ar VFR dienā;

c) tos pārbauga īpaši norīkota persona, kas atbild par to drošību; un

d) atbilst visiem citiem kompetentās iestādes izvirzītajiem nosacījumiem.”;

d) NCO.GEN.106. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.GEN.106 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras – baloni

Papildus NCO.GEN.105. punktā minētajam balona kapteinis:

a) ir atbildīgs par pirmslidojuma instruktāžu personām, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā;

b) nodrošina, ka balonā vai tā tiešā tuvumā neviens nesmēķē; un

c) nodrošina, ka personas, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkā piemērotu aizsargapģērbus.”;

e) INC.GEN.135. punkta a) apakšpunkta 10) punktā pēc vārda “maršruta” iekļauj vārdu “apgabala”;

f) NCO.OP.110. punkta c) apakšpunkta pirmajā teikumā pēc vārda “piemēro” iekļauj vārdus “tikai tad”;

g) NCO.OP.113. punkta virsrakstu aizstāj ar šādu: **“Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs jūras”;**

h) NCO.OP.127. punkta a) un b) apakšpunktā vārdu “, gāzes” svīturo;

i) NCO.OP.215. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.OP.215 Ekspluatācijas ierobežojumi – karstā gaisa baloni

a) Karstā gaisa baloni nakts laikā nosēsties nedrīkst, izņemot ārkārtas situācijās.

b) Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.”;

j) NCO.POL.105. punkta b) apakšpunktu aizstāj ar šādu:

“b) Svēršanu veic:

- 1) lidmašīnu un helikopteru gadījumā – gaisa kuģa ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija; un
- 2) planieru vai balonu gadījumā – gaisa kuģa ražotājs, vai arī svēršana attiecīgā gadījumā notiek saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003.”;

k) NCO.IDE.B.110. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.B.110 Eksploatācijas gaismas

Balonus, ko ekspluatē naktī, jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismām;
- b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas; un
- c) neatkarīgam pārnēsājamam lukturītim.”;

l) NCO.IDE.B.125. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsšanas aparāti

Karstā gaisa balonos jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsšanas aparātam, ja tas paredzēts piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās.”;

m) NCO.IDE.B.140. punktu aizstāj ar šādu:

“NCO.IDE.B.140 Dažādas ierīces

a) Balonos jābūt aizsargcimdiem katram apkalpes loceklim.

b) Karstā gaisa baloniem jābūt aprīkoti ar:

- 1) alternatīvu aizdedzes avotu;
- 2) līdzekli, ar ko mēra un norāda degvielas daudzumu;
- 3) ugunsdzēsšanas segu vai ugunsdrošu pārsegu; un
- 4) vismaz 25 m garu atsaiti.

c) Gāzes balonos jābūt šādam aprīkojumam:

- 1) nazim; un
- 2) vismaz 20 m garai atsaiti, kas izgatavota no dabiskās šķiedras vai statisko elektrību vadoša materiāla.”

n) Pievieno šādu E APAKŠDAĻU:

"E APAKŠDAĻA

ĪPAŠAS PRASĪBAS

1. SADAĻA

Vispārīgi noteikumi

NCO.SPEC.100 Darbības joma

Šajā apakšdaļā noteiktas īpašas prasības, kas jāievēro gaisa kuģa kapteinim, kas veic nekomerciālu specializētu ekspluatāciju ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju.

NCO.SPEC.105 KontROLSARAKSTS

- a) Pirms specializētas ekspluatācijas sākuma gaisa kuģa kapteinis veic riska novērtējumu, izvērtējot attiecīgās darbības sarežģītību, lai noteiktu apdraudējumu un saistīto risku, kas piemīt šai darbībai, un lai noteiktu riska mazināšanas pasākumus.
- b) Specializēta ekspluatācija jāveic saskaņā ar kontROLSARAKSTU. Pamatojoties uz riska novērtējumu, gaisa kuģa kapteinis sagatavo šādu kontROLSARAKSTU, kas ir piemērots specializētajai darbībai un izmantotajam gaisa kuģim, ņemot vērā visas šīs apakšdaļas sadaļas.
- c) Šim kontROLSARAKSTAM, kas ir saistošs gaisa kuģa kapteiņa, apkalpes locekļu un funkciju speciālista uzdevumiem, visos lidojumos ir jābūt viegli pieejamam.
- d) KontROLSARAKSTU regulāri pārskata un attiecīgā gadījumā atjaunina.

NCO.SPEC.110 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

Ikreiz, kad ekspluatācijā ir iesaistīti komandas locekļi vai funkciju speciālisti, gaisa kuģa kapteinis:

- a) gādā par to, lai komandas locekļi un funkciju speciālisti ievērotu NCO.SPEC.115. un NCO.SPEC.120. punktu;
- b) lidojumu nesāk, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, kāds apkalpes loceklis vai funkciju speciālists nespēj pildīt savus pienākumus;
- c) lidojumu neturpina tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja jebkurai apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- d) nodrošina, ka apkalpes locekļi un funkciju speciālists ievēro visus to valstu tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kurās tiek veikta ekspluatācija;
- e) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti var sazināties vienā kopīgā valodā; un
- f) nodrošina, ka funkciju speciālisti un apkalpes locekļi pastāvīgi lieto skābekli ikreiz, kad salona augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu augstumu, un ikreiz, kad salona augstums pārsniedz 13 000 pēdu augstumu.

NCO.SPEC.115 Apkalpes pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus. Apkalpes uzdevumus precizē kontROLSARAKSTĀ.

- b) Ciktāl tas neattiecas uz baloniem, lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļi piesprādzējušies atrodas savā postenī, ja vien standarta ekspluatācijas kontrolsarakstā nav norādīts citādi.
- c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā postenī, piesprādzējas ar drošības jostu.
- d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.
- e) Apkalpes loceklis nedrīkst uzņemties pildīt pienākumus gaisa kuģī:
 - 1) ja viņš zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejutās spējīgs veikt savus pienākumus; vai
 - 2) atrodoties psihotropo vielu iedarbībā vai alkohola reibumā vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.
- f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:
 - 1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (*Part-ORO*) *FTL* apakšdaļu (attiecīgā gadījumā); un
 - 2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām *FTL* prasībām.
- g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:
 - 1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

NCO.SPEC.120 Funkciju speciālista pienākumi

- a) Funkciju speciālists pienācīgi pilda savus pienākumus. Funkciju speciālistu uzdevumus precizē kontrolsarakstā.
- b) Ciktāl tas neattiecas uz baloniem, lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, funkciju speciālists piesprādzējies atrodas savā postenī, ja vien kontrolsarakstā nav norādīts citādi.
- c) Funkciju speciālistiem noteikti jābūt piesprādzētiem, veicot specializētos uzdevumus, kad ir atvērtas vai izņemtas ārējās durvis.
- d) Funkciju speciālists ziņo gaisa kuģa kapteinim:
 - 1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

NCO.SPEC.125 Drošības instruktāža

- a) Pirms pacelšanās gaisa kuģa kapteinis instruē funkciju speciālistus par:
 - 1) avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām;
 - 2) pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas – ekspluatācijas procedūrām, kas saistītas ar specializēto funkciju.

- b) Instruktaža, kas minēta a) apakšpunkta 2) punktā, nav vajadzīga, ja funkciju speciālisti par ekspluatācijas procedūrām ir instruēti, sākoties attiecīgā kalendārā gada ekspluatācijas sezonai.

NCO.SPEC.130 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – IFR lidojumi

Gaisa kuģa kapteinis nosaka minimālo lidošanas absolūto augstumu, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos IFR lidojuma maršruta posmos. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

NCO.SPEC.135 Degvielas un eļļas krājumi – lidmašīnas

NCO.OP.125. punkta a) apakšpunkta 1) punkta i) punkts neattiecas uz planiera vilkšanu, lidojumu paraugdemostrējumiem, figūrlidojumiem un sacensību lidojumiem.

NCO.SPEC.140 Degvielas un eļļas krājumi – helikopteri

Neatkarīgi no NCO.OP.126. punkta a) apakšpunkta 1) punkta helikoptera kapteinis var sākt VFR lidojumu dienā, paliekot 25 jūras jūdžu attālumā no izlidošanas lidlauka / ekspluatācijas vietas ar tādu degvielas rezerves daudzumu, kas nav mazāks par daudzumu, kurš vajadzīgs, lai piemērotākajā ātrumā nolidotu vismaz 10 minūtes.

NCO.SPEC.145 Nestandarta situāciju modelēšana lidojumā

Izņemot gadījumu, kad funkciju speciālists gaisa kuģī atrodas apmācības nolūkos, gaisa kuģa kapteinis, pārveidojot funkciju speciālistus, nedrīkst simulēt:

- a) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai
- b) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (IMC).

NCO.SPEC.150 Zemes tuvuma noteikšana

Ja zemes tuvuma brīdināšanas sistēma ir uzstādīta, specializēto uzdevumu izpildes laikā to var atspējot, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no zemes, kas mazāks par attālumu, kādā aktivizējas zemes tuvuma brīdināšanas sistēma.

NCO.SPEC.155 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS II)

Neskarot NCO.OP.200. punktu, specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot ACAS II, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no otra gaisa kuģa, kas mazāks par attālumu, kādā ACAS aktivizējas.

NCO.SPEC.160 Bīstamu kravu izmešana

Izmetot bīstamas kravas, gaisa kuģa kapteinis nedrīkst ekspluatēt gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā.

NCO.SPEC.165 Ieroču pārveidāšana un lietošana

- a) Lidojumā pārveidojot ieročus kāda specializēta uzdevuma veikšanai, gaisa kuģa kapteinis nodrošina, lai brīžos, kad ieročus nelieto, tie būtu drošā stāvoklī.
- b) Funkciju speciālists, izmantojot ieroci, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu briesmas gaisa kuģim un personām uz tā klāja vai uz zemes.

NCO.SPEC.170 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – lidmašīnas

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 pēdām) virs teritorijas, kas nav blīvi apdzīvota, ekspluatējot lidmašīnu, kura nevar uzturēt stabilu lidojumu kritiskā dzinēja atteices gadījumā, gaisa kuģa kapteinis:

- a) ir noteicis ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā; un

- b) ir instruējis visus apkalpes locekļi un funkciju speciālistus uz klāja par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

NCO.SPEC.175 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotiem apgabaliem drīkst ekspluatēt, ja:

- 1) helikopters ir sertificēts A vai B kategorijā; un
- 2) ir noteikti drošības pasākumi, lai pārmērīgi neapdraudētu cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes.

- b) Gaisa kuģa kapteinis:

- 1) ir noteicis ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā; un
- 2) ir instruējis visus apkalpes locekļi un funkciju speciālistus uz klāja par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

- c) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pacelšanās, nosēšanās masa vai masa karāšanās režīmā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta:

- 1) karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes (HOGЕ), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā; vai
- 2) ja saglabājas apstākļi, kuros, visticamāk, HOGЕ nav iespējams, helikoptera masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē (HIGE), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā, ja dominējošie apstākļi pieļauj karāšanos zemes ietekmē ar maksimālo noteikto masu.

2. SADAĻA

Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (HESLO)

NCO.SPEC.HESLO.100 Kontrolsaraksts

HESLO kontrolsarakstā ir šāda informācija:

- a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;
- b) attiecīgie veiktspējas dati;
- c) nepieciešamais aprīkojums;
- d) visi ierobežojumi; un
- e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.HESLO.105 Īpašais HESLO aprīkojums

Helikopteros uzstāda vismaz:

- a) vienu kravas drošības spoguļi vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi(-us)/kravu; un
- b) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar citu metodi.

NCO.SPEC.HESLO.110 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Ekspluatants, kas pārvadā bīstamus izstrādājumus no bezapkalpes vietām vai no attālām vietām, vai arī uz tām, sniedz pieteikumu kompetentajai iestādei, lai saņemtu atbrīvojumu no Tehnisko instrukciju noteikumiem, ja ekspluatants paredzējis neievērot šo instrukciju noteikumus.

3. SADAĻA

Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (HEC)**NCO.SPEC.HEC.100 KontROLSARAKSTS**

HEC kontROLSARAKSTĀ ir šāda informācija:

- a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;
- b) attiecīgie veikspējas dati;
- c) nepieciešamais aprīkojums;
- d) visi ierobežojumi; un
- e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.HEC.105 Īpašais HEC aprīkojums

- a) Helikopteros uzstāda:
 - 1) aprīkojumu darbībām ar vinču vai kravas āķi;
 - 2) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi; un
 - 3) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar citu metodi.
- b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.

4. SADAĻA

Izpletņu ekspluatācija (PAR)**NCO.SPEC.PAR.100 KontROLSARAKSTS**

PAR kontROLSARAKSTĀ ir šāda informācija:

- a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;
- b) attiecīgie veikspējas dati;
- c) nepieciešamais aprīkojums;
- d) visi ierobežojumi; un
- e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.PAR.105 Apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pārvadāšana

NCO.SPEC.120. punkta c) apakšpunktā noteiktās prasības neattiecas uz funkciju speciālistiem, kas lec ar izpletni.

NCO.SPEC.PAR.110 Sēdvietas

Neatkarīgi no NCO.IDE.A.140. punkta a) apakšpunkta 1) punkta un NCO.IDE.H.140. punkta a) apakšpunkta 1) punkta gaisa kuģa grīdu var izmantot par sēdvietu, ja vien ir pieejamas ierīces funkciju speciālistu noturēšanai vai piesprādzēšanai.

NCO.SPEC.PAR.115 Papildu skābeklis

Neatkarīgi no NCO.SPEC.110. punkta f) apakšpunkta prasība par papildu skābekļa lietošanu neattiecas uz apkalpes locekļiem, izņemot gaisa kuģa komandieri, un funkciju speciālistiem, kas veic specializētā uzdevuma izpildei nepieciešamos pienākumus, kad salons atrodas augstumā:

- a) virs 13 000 pēdām – ne ilgāk par 6 minūtēm; vai
- b) virs 15 000 pēdām – ne ilgāk par 3 minūtēm.

NCO.SPEC.PAR.120 Bīstamu kravu izmešana

Neatkarīgi no NCO.SPEC.160. punkta izpletņlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, lai veiktu izpletņlēcšanas paraugdemonstrējumus, virs blīvi apdzīvotiem pilsētu apgabaliem, ciematiem vai iedzīvotāju apmetnēm, vai virs cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā, ja izpletņlēcējiem ir līdzīgi dūmu ierīces, kas izgatavotas šādam mērķim.

5. SADAĻA**Figūrlidojumi (ABF)****NCO.SPEC.ABF.100 KontROLSaraksts**

ABF kontROLSarakstā ir šāda informācija:

- a) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras;
- b) attiecīgie veiktspējas dati;
- c) nepieciešamais aprīkojums;
- d) visi ierobežojumi; un
- e) gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pienākumi un – attiecīgā gadījumā – komandas locekļu un funkciju speciālistu atbildība un pienākumi.

NCO.SPEC.ABF.105 Dokumenti un informācija

No NCO.GEN.135. punkta a) apakšpunktā uzskaitītajiem dokumentiem un informācijas turpmāk norādītajiem gaisa kuģi figūrlidojumu laikā nav jābūt:

- a) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
- b) plānotā lidojuma maršruta un visu iespējamo noviržu dēļ paredzamo maršrutu/teritoriju jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartes; un
- c) procedūras un informācija par vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts.

NCO.SPEC.ABF.110 Aprīkojums

Figūrlidojumiem jāpiemēro šādas prasības attiecībā uz aprīkojumu:

- a) pirmās palīdzības komplekts, kā noteikts NCO.IDE.A.145. punktā un NCO.IDE.H.145. punktā;
 - b) pārnēsājamais ugunsdzēsšanas aparāts, kā noteikts NCO.IDE.A.160. punktā un NCO.IDE.H.180. punktā; un
 - c) atrašanās vietas raidītājs vai personas vietu norādošā bāka, kā noteikts NCO.IDE.A.170. punktā un NCO.IDE.H.170. punktā.”
-

II PIELIKUMS

"VIII PIELIKUMS

SPECIALIZĒTA EKSPLOATĀCIJA

(PART-SPO)

SPO.GEN.005 Darbības joma

- a) Šis pielikums attiecas uz jebkāda veida specializētu ekspluatāciju, kad gaisa kuģi izmanto tādām specializētām darbībām kā lauksaimniecība, būvniecība, fotografēšana, topogrāfiskā uzmērīšana, novērošana un patrulēšana, avio-reklāma.
- b) Neatkarīgi no a) punkta, veicot nekomerciālus specializētus lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, ievēro VII pielikuma (*Part-NCO*) noteikumus.
- c) Neatkarīgi no a) punkta turpmāk norādītos lidojumus ar gaisa kuģiem, kas nav kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju, veic saskaņā ar VII pielikumu (*Part-NCO*):
- 1) sacensību lidojumus vai lidojumu paraugdemonstrējumus – ar nosacījumu, ka samaksa vai cita veida atlīdzība, kas saņemta par šādiem lidojumiem, nepārsniedz tiešo izmaksu atgūšanu un proporcionālu ieguldījumu ikgadējās izmaksās, kā arī apbalvojumus, kuru apmērs nav lielāks par vērtību, kuru precizējusi kompetentā iestāde;
 - 2) izpletplēcēju izlaišanu, planiera vilkšanu vai figūrlidojumus, ko veic vai nu mācību organizācija, kuras galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā dalībvalstī un kas ir apstiprināta saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1178/2011, vai arī organizācija, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju, ar nosacījumu, ka šī organizācija gaisa kuģi ekspluatē, pamatojoties uz īpašumtiesībām vai nomāšanu bez apkalpes, ka šis lidojums nerada peļņu, kas tiktu sadalīta ārpus organizācijas, un ka ikreiz, kad ir iesaistītas personas, kas nav šīs organizācijas locekļi, šādi lidojumi ir tikai šīs organizācijas blakusnodarbe.

A APAKŠDAĻA

VISPĀRĒJĀS PRASĪBAS

SPO.GEN.100 Kompetentā iestāde

Kompetentā iestāde ir tās dalībvalsts deleģēta iestāde, kurā ir ekspluatanta galvenā uzņēmējdarbības vieta vai kura ir ekspluatanta dzīvesvietas valsts.

SPO.GEN.101 Līdzekļi atbilstības panākšanai

Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 216/2008 un tās īstenošanas noteikumiem, ekspluatants var izmantot tādus līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras pieņemtajiem līdzekļiem.

SPO.GEN.102 Tāllidojumu motorplanieri, planieri ar dzinēju un jaukta tipa baloni

a) Tāllidojumu motorplanierus ekspluatē saskaņā ar šādām prasībām:

- 1) prasībām attiecībā uz lidmašīnām, ja tos darbina ar dzinēju; un
- 2) prasībām attiecībā uz planieriem, ja tos darbina, neizmantojot dzinēju.

b) Tāllidojumu motorplanierus aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas lidmašīnām, ja vien D apakšdaļā nav noteikts citādi.

- c) Planierus ar dzinēju, izņemot tāllidojumu motorplanierus, ekspluatē un aprīko saskaņā ar prasībām, kas piemērojamas planieriem.
- d) Jaukta tipa balonus ekspluatē saskaņā ar prasībām, kas noteiktas karstā gaisa baloniem.

SPO.GEN.105 Apkalpes pienākumi

- a) Katrs apkalpes loceklis pienācīgi pilda savus pienākumus. Apkalpes uzdevumus precizē standarta ekspluatācijas procedūrās (SOP) un – attiecīgā gadījumā – lidojumu veikšanas rokasgrāmatā.
- b) Ciktāl tas neattiecas uz baloniem, lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, apkalpes locekļi piesprādzējušies atrodas savā postenī, ja vien SOP nav norādīts citādi.
- c) Lidojuma laikā lidojumu apkalpes locekļi, atrodoties savā postenī, piesprādzējas ar drošības jostu.
- d) Lidojuma laikā pie gaisa kuģa vadības ierīcēm vienmēr jāatrodas vismaz vienam kvalificētam lidojumu apkalpes loceklim.
- e) Apkalpes loceklis nedrīkst uzņemties pildīt pienākumus gaisa kuģī:
 - 1) ja viņš zina vai nojauš, ka ir noguris, kā minēts Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.f punktā, vai citu iemeslu dēļ nejutās spējīgs veikt savus pienākumus; vai
 - 2) atrodoties psihotropo vielu iedarbībā vai alkohola reibumā vai citu iemeslu dēļ, kas minēti Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.g punktā.
- f) Apkalpes loceklis, kas veic darba pienākumus pie vairākiem ekspluatantiem:
 - 1) reģistrē savu lidojuma, darba un atpūtas laiku saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (*Part-ORO*) FTL apakšdaļu (attiecīgā gadījumā); un
 - 2) katram ekspluatantam sniedz darba laika plānošanai vajadzīgo informāciju saskaņā ar piemērojamām FTL prasībām.
- g) Apkalpes loceklis ziņo gaisa kuģa kapteinim:
 - 1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņaprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojumderīgumu vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.106 Funkciju speciālistu pienākumi

- a) Funkciju speciālists pienācīgi pilda savus pienākumus. Funkciju speciālistu uzdevumus precizē standarta ekspluatācijas procedūrās (SOP).
- b) Ciktāl tas neattiecas uz baloniem, lidojuma kritiskajos posmos vai ikreiz, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ to uzskata par nepieciešamu, funkciju speciālists piesprādzējies atrodas savā postenī, ja vien SOP nav norādīts citādi.

- c) Funkciju speciālistiem noteikti jābūt piesprādzētiem, veicot specializētos uzdevumus, kad ir atvērtas vai izņemtas ārējās durvis.
- d) Funkciju speciālisti ziņo gaisa kuģa kapteinim:
- 1) par visiem bojājumiem, atteicēm, nepareizu darbību vai defektiem, kas, viņuprāt, var ietekmēt gaisa kuģa lidojuma drošību vai tā drošu ekspluatāciju, tostarp avārijas sistēmu darbību; un
 - 2) par visiem incidentiem, kas apdraud vai varētu apdraudēt ekspluatācijas drošību.

SPO.GEN.107 Gaisa kuģa kapteiņa atbildība un pilnvaras

a) Gaisa kuģa kapteinis ir atbildīgs par:

- 1) gaisa kuģa un visu apkalpes locekļu, funkciju speciālistu un kravas drošību uz klāja gaisa kuģa ekspluatācijas laikā;
- 2) lidojuma sākšanu, turpināšanu, beigšanu vai maršruta mainīšanu, ievērojot drošības intereses;
- 3) to, lai saskaņā ar attiecīgo rokasgrāmatu tiktu ievērotas visas ekspluatācijas procedūras un kontrolsaraksti;
- 4) lidojuma sākšanu tikai tad, kad viņš ir pārliecinājies, ka ir ievēroti visi Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.3. punktā noteiktie ekspluatācijas ierobežojumi:
 - i) gaisa kuģis ir lidojuma drošs;
 - ii) gaisa kuģis ir pienācīgi reģistrēts;
 - iii) šā lidojuma veikšanai vajadzīgie instrumenti un iekārtas ir uzstādītas gaisa kuģī un ir darba kārtībā, izņemot gadījumā, ja ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL) vai, attiecīgā gadījumā, ar līdzvērtīgu dokumentu, kas noteikts SPO.IDE.A.105., SPO.IDE.H.105., SPO.IDE.S.105 vai SPO.IDE.B.105. punktā, atļauta ekspluatācija ar iekārtām, kas nedarbojas;
 - iv) gaisa kuģu masa un, ciktāl tas neattiecas uz baloniem, smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojuma drošuma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visas iekārtas un bagāža ir pareizi iekrautas un nostiprinātas; un
 - vi) visā lidojuma laikā netiek pārsniegti gaisa kuģu lidojuma rokasgrāmatā (AFM) noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi;
- 5) lidojuma nesākšanu, ja kāda iemesla dēļ, piemēram, ievainojuma, slimības, noguruma vai psihotropo vielu iedarbības dēļ, viņš vai jebkurš cits apkalpes loceklis vai funkciju speciālists nespēj pildīt savus pienākumus;
- 6) lidojuma neturpināšanu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku vai ekspluatācijas vietu, ja viņam vai jebkuram apkalpes loceklim, vai funkciju speciālistam ir ievērojami pasliktinājusies spēja pildīt pienākumus, piemēram, noguruma, slimības vai skābekļa trūkuma dēļ;
- 7) lēmuma pieņemšanu par to, vai atļaut ekspluatēt gaisa kuģi, ja nedarbojas kāda no tā iekārtām, kas attiecīgā gadījumā minēta pieļaujamo konfigurācijas noviržu sarakstā (CDL) vai obligāto iekārtu sarakstā (MEL);

- 8) lietošanas datu un visu gaisa kuģu defektu, kuri ir zināmi vai par kuriem radušās aizdomas, reģistrēšanu gaisa kuģa tehniskajā borta žurnālā vai gaisa kuģa lidojuma žurnālā pēc lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem; un
- 9) to, lai nodrošinātu, ka lidojuma reģistratori:
- i) lidojuma laikā nav atspējoti vai izslēgti; un
 - ii) ja noticis nelaimes gadījums vai incidents, par ko obligāti jāziņo:
 - A) tajos ierakstītie dati netiek tīšām izdzēsti;
 - B) tūlīt pēc lidojuma pabeigšanas tiek deaktivizēti; un
 - C) tiek atkārtoti aktivizēti tikai ar izmeklēšanas iestādes atļauju.
- b) Gaisa kuģa kapteinis ir tiesības atteikties pārvadāt vai izsēdināt ikvienu personu vai izkraut jebkādu kravu, kas var radīt potenciālus draudus gaisa kuģa vai tajā atrodošos personu drošībai.
- c) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ziņo attiecīgajai gaisa satiksmes dienesta (ATS) nodaļai par bīstamiem laikapstākļiem vai lidošanas nosacījumiem, kas radušies un varētu ietekmēt citu gaisa kuģu drošību.
- d) Neatkarīgi no a) apakšpunkta 6) punkta noteikumiem daudzpilotu apkalpes lidojumos gaisa kuģa kapteinis var turpināt lidojumu tālāk par tuvāko laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgo lidlauku, ja ir ieviestas piemērotas riska mazināšanas procedūras.
- e) Ārkārtas situācijā, kad jāpieņem tūlītēji lēmumi un jāveic tūlītējas darbības, gaisa kuģa kapteinis veic visas darbības, ko uzskata par vajadzīgām konkrētos apstākļos saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 7.d punktu. Tādos gadījumos viņš drošības interesēs var neievērot noteikumus, ekspluatācijas procedūras un metodes.
- f) Gaisa kuģa kapteinis nekavējoties iesniedz kompetentajai iestādei ziņojumu par nelikumīgu iejaukšanos un informē attiecīgo vietējo iestādi.
- g) Gaisa kuģa kapteinis iespējami drīz ar ātrākajiem pieejamiem līdzekļiem informē tuvāko attiecīgo iestādi par nelaimes gadījumu ar gaisa kuģi, kura dēļ kāda persona ir nopietni ievainota vai gājusi bojā vai gaisa kuģim vai īpašumam ir būtiski bojājumi.

SPO.GEN.108 Gaisa kuģa kapteiņa pienākumi un pilnvaras – baloni

Papildus SPO.GEN.107. punktā minētajam balona kapteinis:

- a) atbild par pirmslidojuma instruktažu personām, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā;
- b) nodrošina, ka balonā vai tā tiešā tuvumā neviens nesmēķē; un
- c) nodrošina, lai personas, kas palīdz piepūst balona apvalku un izlaist gaisu no tā, valkātu piemērotu aizsargapģērbu.

SPO.GEN.110 Tiesību aktu, noteikumu un procedūru ievērošana

Gaisa kuģa kapteinis, apkalpes locekļi un funkciju speciālisti ievēro visus to valstu tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kurās tiek veikta ekspluatācija.

SPO.GEN.115 Kopīga valoda

Ekspluatants nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti var sazināties vienā kopīgā valodā.

SPO.GEN.120 Lidmašīnu manevrēšana

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

- a) pilots ar atbilstošu kvalifikāciju; vai
- b) saņēmusi ekspluatanta norīkojumu un ir:
 - 1) apmācīta veikt lidmašīnas manevrēšanu;
 - 2) apmācīta lietot radiotelefonu, ja nepieciešami radiosakari;
 - 3) saņēmusi norādes par lidlauka plānojumu, ceļiem, zīmēm, marķējumu, apgaismojumu, gaisa satiksmes kontroles (ATC) signāliem un norādēm, terminoloģiju un procedūrām; un
 - 4) spēj ievērot ekspluatācijas standartus, kas noteikti, lai garantētu lidmašīnu drošu kustību lidlaukā.

SPO.GEN.125 Rotoru iedarbināšana

Helikoptera rotoru nolūkā veikt lidojumu drīkst iedarbināt tikai tad, ja pie vadības ierīcēm ir kvalificēts pilots.

SPO.GEN.130 Pārnēsājamas elektroniskas ierīces

Ekspluatants nevienai personai gaisa kuģī neļauj izmantot pārnēsājamas elektroniskas ierīces (PED), kas var nelabvēlīgi ietekmēt gaisa kuģa sistēmu un iekārtu darbību.

SPO.GEN.135 Informācija par glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu, kam jābūt gaisa kuģī

Ekspluatants nodrošina, ka gaisa kuģī vienmēr ir pieejami saraksti ar informāciju par gaisa kuģī līdzī vedamo glābšanas un izdzīvošanas aprīkojumu tūlītējai saziņai ar glābšanas koordinācijas centriem (RCC).

SPO.GEN.140 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

- a) Ja vien nav norādīts citādi, katrā lidojumā gaisa kuģī jābūt šādu dokumentu, rokasgrāmatu un informatīvo materiālu oriģināliem vai kopijām:
 - 1) AFM vai līdzvērtīgs(-i) dokuments(-i);
 - 2) reģistrācijas apliecības oriģināls;
 - 3) lidojumderīguma sertifikāta (CofA) oriģināls;
 - 4) trokšņa līmeņa sertifikāts (attiecīgā gadījumā);
 - 5) deklarācijas, kas minēta ORO.DEC.100. punktā, kopija un – attiecīgā gadījumā – atļaujas, kas minēta ORO.SPO.110. punktā, kopija;

- 6) īpašo apstiprinājumu saraksts (attiecīgā gadījumā);
 - 7) radionavigācijas sakaru izmantošanas licence (attiecīgā gadījumā);
 - 8) trešās puses civiltiesiskās atbildības apdrošināšanas apliecība(-as);
 - 9) gaisa kuģa lidojumu žurnāls vai līdzvērtīgs dokuments;
 - 10) gaisa kuģa tehniskais borta žurnāls saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 I pielikumu (M daļu) (attiecīgā gadījumā);
 - 11) sīka informācija par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
 - 12) plānotā lidojuma maršruta/apgabala 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) informācija par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā;
 - 15) lidojumu apkalpes kabīnē ērti pieejamas lidojumu rokasgrāmatas un/vai SOP vai AFM daļas, kas ir spēkā un attiecas uz lidojumu apkalpi un funkciju speciālistiem;
 - 16) MEL vai CDL (attiecīgā gadījumā);
 - 17) atbilstīgi paziņojumi pilotiem (NOTAM) un aeronavigācijas informācijas dienestu (AIS) instruktažas dokumentācija;
 - 18) attiecīga meteoroloģiskā informācija (attiecīgā gadījumā);
 - 19) kravas saraksts (attiecīgā gadījumā) un
 - 20) visi citi dokumenti, kas varētu būt vajadzīgi lidojumā vai ko varētu pieprasīt valstis, kuras saistītas ar konkrēto lidojumu.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta dokumentus un informāciju, kas norādīti a) apakšpunkta 2)–11) punktā un a) apakšpunkta 14), 17), 18) un 19) punktā, var uzglabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā attiecībā uz lidojumiem:
- 1) kad pacelšanos un nosēšanos paredzēts veikt vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā; vai
 - 2) kas tiek veikti kompetentās iestādes noteiktā attālumā vai teritorijā saskaņā ar ARO.OPS.210. punktu.
- c) Neatkarīgi no a) apakšpunkta lidojumos ar baloniem vai planieriem, izņemot tāllidojumu motorplanierus (TMG), dokumentus un informāciju, kas minēti no a) apakšpunkta 1) punkta līdz a) apakšpunkta 10) punktam, kā arī no a) apakšpunkta 13) punkta līdz a) apakšpunkta 19) punktam, var pārvadāt izgūšanas nesējlidzekli.
- d) Ja a) apakšpunkta 2)–8) punktā paredzētie dokumenti ir pazaudēti vai nozagti, ir atļauts turpināt lidojumu līdz galamērķim vai vietai, kur iespējams saņemt aizstājēddokumentāciju.
- e) Ekspluatants iespējami drīz pēc kompetentās iestādes lūguma uzrāda vajadzīgos dokumentus, kam jābūt gaisa kuģī.

SPO.GEN.145 Lidojuma parametru reģistratora ierakstīto datu uzglabāšana, ģenerēšana un izmantošana – kompleksi gaisa kuģi ar dzinēju

- a) Pēc nelaimes gadījuma vai incidenta, par kuru obligāti jāziņo, attiecīgā gaisa kuģa ekspluatants 60 dienas uzglabā oriģinālos ierakstītos datus, izņemot gadījumus, kad izmeklēšanas iestāde dod citus norādījumus.
- b) Lai nodrošinātu reģistrācijas ierīču pastāvīgu izmantojamību, ekspluatants pārbauda lidojuma parametru reģistratora (FDR), pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces (CVR) un datu pārraides ierakstus un izvērtē ierakstītos datus.
- c) Ekspluatants saskaņā ar SPO.IDE.A.145. punktu vai SPO.IDE.H.145. punktu uzglabā FDR darbības laikā veiktos ierakstus, izņemot gadījumus, kad FDR pārbaudes un apkopes vajadzībām drīkst izdzēst līdz vienu stundu ilgu ierakstu, kas pārbaudes laikā ir visvecākais.
- d) Ekspluatants uzglabā un uztur atjauninātu dokumentāciju ar vajadzīgo informāciju, lai FDR nolasītos datus pārveidotu parametros, kas izteikti tehniskās vienībās.
- e) Ekspluatants dara pieejamus jebkurus uzglabātos lidojuma parametru reģistratora ierakstus, ja kompetentā iestāde to nosaka.
- f) CVR ierakstus izmanto mērķiem, kas nav tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšana, par kuriem jāziņo obligāti, tikai tādā gadījumā, kad tam piekrīt visi iesaistītie apkopes locekļi un tehniskās apkopes darbinieki.
- g) FDR ierakstus vai datu pārraides ierakstus izmanto mērķiem, kas nav tādu nelaimes gadījumu vai incidentu izmeklēšana, par kuriem jāziņo obligāti, ja šādus ierakstus:

1) ekspluatants izmanto tikai lidojumderīguma pārbaudei vai apkopei;

2) padara anonīmus; vai

3) izpauž, ievērojot drošības procedūras.

SPO.GEN.150 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

- a) Bīstamu izstrādājumu gaisa pārvadājumus veic saskaņā ar Čikāgas konvencijas 18. pielikumu un tā jaunākajiem grozījumiem, ko papildina Tehniskās instrukcijas bīstamu izstrādājumu drošiem gaisa pārvadājumiem (ICAO Dok. 9284-AN/905), tostarp saskaņā ar tā pielikumiem un visiem citiem pielikumiem vai labojumiem.
- b) Bīstamus izstrādājumus drīkst pārvadāt tikai ekspluatants, kas apstiprināts saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (Part-SPA) G apakšdaļu, izņemot gadījumus, kad:
 - 1) saskaņā ar minēto Tehnisko instrukciju 1. daļas noteikumiem šīs instrukcijas uz tiem neattiecas;
 - 2) tos pārvadā funkciju speciālisti vai apkopes locekļi vai tie ir bagāžā, kas neatrodas pie tā īpašnieka, saskaņā ar Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem;
 - 3) tiem jāatrodas gaisa kuģī īpašu iemeslu dēļ saskaņā ar norādēm Tehniskajās instrukcijās;
 - 4) tos izmanto, lai uzlabotu lidojuma drošību, kad pārvadāšana gaisa kuģī ir atbilstīga, lai savlaicīgi nodrošinātu to pieejamību ekspluatācijas nolūkiem, neatkarīgi no tā, vai šādi priekšmeti un vielas ir jāpārvadā gaisa kuģī vai tos paredzēts izmantot saistībā ar konkrētu lidojumu.

- c) Eksploatants ievieš procedūras, ar kurām nodrošina, ka tiek veikti visi vajadzīgie pasākumi, lai novērstu bīstamu izstrādājumu netīšu ienešanu gaisa kuģī.
- d) Eksploatants saskaņā ar Tehniskajām instrukcijām sniedz darbiniekiem pienākumu pildīšanai vajadzīgo informāciju.
- e) Ievērojot Tehniskās instrukcijas, eksploatants kompetentajai iestādei un tās valsts attiecīgajai iestādei, kur noticis atgadījums, nekavējoties ziņo par:
 - 1) nelaimes gadījumiem vai incidentiem ar bīstamiem izstrādājumiem;
 - 2) Tehnisko instrukciju 8. daļas noteikumiem neatbilstīgiem bīstamiem izstrādājumiem, ko atrod pie funkciju speciālistiem vai apkalpes locekļiem vai to bagāžā.
- f) Eksploatants gādā par to, lai funkciju speciālistiem tiktu nodrošināta informācija par bīstamiem izstrādājumiem.
- g) Eksploatants nodrošina, lai atbilstīgi Tehniskajām instrukcijām kravas pieņemšanas punktos būtu izvietoti uzraksti ar informāciju par bīstamu izstrādājumu pārvadāšanu.

SPO.GEN.155 Atbrīvošanās no bīstamām kravām

Izmetot bīstamas kravas, eksploatants nedrīkst ekspluatēt gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotām vietām pilsētās, mazpilsētās vai apdzīvotās vietās vai virs vietām, kur cilvēki pulcējas brīvā dabā.

SPO.GEN.160 Ieroču pārvadāšana un izmantošana

- a) Lidojumā pārvadājot ieročus kāda specializēta uzdevuma veikšanai, eksploatants nodrošina, lai brīžos, kad ieročus nelieto, tie būtu drošā stāvoklī.
- b) Funkciju speciālists, izmantojot ieroci, veic visus nepieciešamos pasākumus, lai novērstu briesmas gaisa kuģim un personām uz tā klāja vai uz zemes.

SPO.GEN.165 Iekļūšana lidojuma apkalpes nodaļā

Gaisa kuģa kapteinis pieņem galīgo lēmumu par piekļuvi lidojuma apkalpes nodaļumam un nodrošina, ka:

- a) citu personu piekļuve lidojuma apkalpes nodaļumam nenovirza uzmanību vai netraucē lidojuma norisei; un
- b) visas personas, ko ved lidojuma apkalpes nodaļumā, ir iepazīstinātas ar attiecīgajām drošības procedūrām.

B APAKŠDAĻA

EKSPLUATĀCIJAS PROCEDŪRAS

SPO.OP.100 Lidlauku un ekspluatācijas vietu izmantošana

Eksploatants izmanto tikai attiecīgajam gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas veidam piemērotus lidlaukus un ekspluatācijas vietas.

SPO.OP.105 Izolētu lidlauku specifikācija – lidmašīnas

Izvēloties rezerves lidlaukus un degvielas izmantošanas stratēģiju, eksploatants lidlauku uzskata par izolētu lidlauku, ja lidojuma laiks līdz tuvākajam atbilstīgajam rezerves galamērķa lidlaukam pārsniedz:

- a) 60 minūtes lidmašīnām ar virzuļdzinējiem; vai

- b) 90 minūtes lidmašīnām ar turbodzinējiem.

SPO.OP.110 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – lidmašīnas un helikopteri

- a) Ekspluatācijā, ko veic saskaņā ar instrumentāliem lidojumu noteikumiem (*IFR*), ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis precīzē lidlauka ekspluatācijas minimumus katram izlidošanas, galamērķa un rezerves lidlaukam, ko paredzēts izmantot. Obligātie nosacījumi:

- 1) nedrīkst būt zemāki par obligātajiem nosacījumiem, kurus nosaka valsts, kurā lidlauks atrodas, izņemot gadījumus, kad attiecīgā valsts tos īpaši apstiprina; un
- 2) veicot ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos, ir jāapstiprina kompetentajai iestādei saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 V pielikuma (*Part-SPA*) E apakšdaļu.

- b) Precizējot lidlauka ekspluatācijas minimumus, ekspluatants vai gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

- 1) gaisa kuģa tipu, darbības rādītājus un apkalpošanas parametrus;
- 2) apkalpes kompetenci un pieredzi un – attiecīgā gadījumā – apkalpes sastāvu;
- 3) izvēlei pieejamo skrejceļu un nolaišanās beigu posma un pacelšanās zonu (*FATO*) izmērus un tehnisko raksturojumu;
- 4) uz zemes pieejamo vizuālo un nevizuālo līdzekļu piemērotību un darbību;
- 5) gaisa kuģī pieejamās navigācijas un/vai lidojumu trajektorijas kontroles iekārtas pacelšanās, nolaišanās, izlīdzināšanas, nosēšanās, izskrējiena un otrā riņķa laikā;
- 6) šķēršļus nolaišanās, otrā riņķa un augstuma uzņemšanas zonā, kas nepieciešama darbnepārtrauces procedūru izpildei;
- 7) šķēršļu pārlidošanas absolūto/relatīvo augstumu instrumentālas pieejas procedūrām;
- 8) līdzekļus, ar ko noteikt meteoroloģiskos apstākļus un ziņot par tiem; un
- 9) lidojuma paņēmienus, ko izmantos nolaišanās beigu posmā.

- c) Īpaša veida nolaišanās un nosēšanās procedūrai obligātos nosacījumus piemēro tikai tad, ja:

- 1) paredzētās procedūras veikšanai vajadzīgās iekārtas uz zemes ir darba kārtībā;
- 2) gaisa kuģa sistēmas, kas vajadzīgas attiecīgajam nolaišanās tipam, ir darba kārtībā;
- 3) ir ievēroti vajadzīgie lidmašīnas veiktspējas kritēriji; un
- 4) lidojuma apkalpe ir atbilstīgi kvalificēta.

SPO.OP.111 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – NPA, APV, CAT I darbības

- a) Lēmuma pieņemšanas relatīvais augstums (*DH*), kas jāizmanto neprecīzas nolaišanās (*NPA*) laikā, lietojot vienmērīgu augstuma samazināšanas metodi nolaišanās beigu posmā (*CDFA*), nolaišanās procedūru ar vertikāliem norādījumiem (*APV*) vai I kategorijas (*CAT I*) parametriem atbilstīgu ekspluatāciju, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:

- 1) minimāli pieļaujamais augstums, līdz kuram var izmantot nolaišanās palīglīdzekļus, ja nav vajadzīgo vizuālo orientieru;

- 2) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums (OCH);
 - 3) attiecīgos gadījumos – nolaišanās procedūrai publicētais DH;
 - 4) obligātā sistēmas vērtība, kas norādīta 1. tabulā; vai
 - 5) AFM vai līdzvērtīgā dokumentā norādītais minimālais DH, ja tāds ir noteikts.
- b) NPA ekspluatācijas minimālais nolaišanās augstums (MDH), nelietojot CDFA metodi, nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) attiecīgās kategorijas gaisa kuģim piemērojamais OCH;
 - 2) obligātā sistēmas vērtība, kas norādīta 1. tabulā; vai
 - 3) AFM norādītais minimālais MDH, ja tāds ir noteikts.

1. tabula

Obligātie sistēmas nosacījumi

Iekārtas	Zemākais DH/MDH (pēdās)
Instrumentālā nosēšanās sistēma (ILS)	200
Globālā satelītnavigācijas sistēma (GNSS) / satelītā uzstādīta darbības uzlabošanas sistēma (SBAS) (precīza laterālā nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem (LPV))	200
GNSS (laterālā navigācija (LNAV))	250
GNSS / barometriski vertikālā navigācija (VNAV) (LNAV/VNAV)	250
Laterālās navigācijas līdzeklis (LOC) ar attāluma mērīšanas iekārtām (DME) vai bez tām	250
Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru (SRA) (pārtraucot pie ½ NM)	250
SRA (pārtraucot pie 1 NM)	300
SRA (pārtraucot pie 2 vai vairāk NM)	350
VHF rotējošā radiobāka (VOR)	300
VOR/DME	250
Stacionārā bāka (NDB)	350
NDB/DME	300
VHF virziena meklētājs (VDF)	350

SPO.OP.112 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar lidmašīnām

- a) MDH riņķošanas manevros ar lidmašīnām nedrīkst būt zemāks par augstāko no šiem lielumiem:
- 1) publicētais riņķošanas OCH lielums attiecīgās kategorijas lidmašīnai;
 - 2) obligātais riņķošanas augstums, kas iegūts no 1. tabulas; vai
 - 3) iepriekšējās instrumentālās nolaišanās procedūras DH/MDH.

b) Riņķošanas manevros ar lidmašīnu minimālajai redzamībai jāatbilst augstākajam no šiem lielumiem:

- 1) attiecīgās kategorijas lidmašīnai piemērojamā riņķošanas redzamība, ja publicēta;
- 2) minimālā redzamība, ko iegūst, izmantojot 2. tabulu; vai
- 3) skrejceļa redzamība / pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība (RVR/CMV) iepriekšējai instrumentālai nolaišanās procedūrai.

2. tabula

MDH un minimālā redzamība riņķošanai atbilstīgi lidmašīnas kategorijai

	Lidmašīnas kategorija			
	A	B	C	D
MDH (pēdās)	400	500	600	700
Obligātā meteoroloģiskā redzamība (m)	1 500	1 600	2 400	3 600

SPO.OP.113 Lidlauka ekspluatācijas minimumi – riņķošanas manevri ar helikopteriem virs cietzemes

Riņķošanas manevros ar helikopteriem virs cietzemes MDH nedrīkst būt zemāks par 250 pēdām, bet meteoroloģiskā redzamība nedrīkst būt mazāka par 800 m.

SPO.OP.115 Izlidošanas un nolaišanās procedūras – lidmašīnas un helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinim jāievēro izlidošanas un nolaišanās procedūras, ko noteikusi valsts, kur atrodas lidlauks, ja par izmantojamo skrejceļu vai FATO ir publicētas šādas procedūras.
- b) Gaisa kuģa kapteinis drīkst novirzīties no publicētā izlidošanas maršruta, ielidošanas maršruta vai nolaišanās procedūras:
 - 1) ja iespējams ievērot drošu attālumu no šķēršļiem, pilnībā ņemt vērā ekspluatācijas apstākļus un ievērot ATC izdotās atļaujas; vai
 - 2) ja ATC nodaļa ir sniegusi radara vektoriālos lielumus.
- c) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, nolaišanās beigu posms jebkurā gadījumā jāveic vizuāli vai saskaņā ar publicētajām nolaišanās procedūrām.

SPO.OP.120 Trokšņa mazināšanas procedūras

Gaisa kuģa kapteinis ievēro publicētās trokšņa mazināšanas procedūras, lai mazinātu gaisa kuģa radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus nodrošinot, ka drošībai ir augstāka prioritāte nekā trokšņa mazināšanai.

SPO.OP.121 Trokšņa mazināšanas procedūras – baloni

Gaisa kuģa kapteinis izmanto ekspluatācijas procedūras (ja šādas procedūras ir iedibinātas), lai mazinātu siltuma degļa radītā trokšņa ietekmi, vienlaikus nodrošinot, ka drošībai ir augstāka prioritāte nekā trokšņa mazināšanai.

SPO.OP.125 Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums – IFR lidojumi

- a) Eksploatants norāda metodi, pēc kuras nosakāms minimālais lidošanas absolūtais augstums, kas nodrošina nepieciešamo attālumu no reljefa virsmas visos IFR lidojuma maršruta posmos.

- b) Gaisa kuģa kapteinis nosaka katra lidojuma minimālos lidošanas absolūtos augstumus, izmantojot šo metodi. Minimālais lidošanas absolūtais augstums nedrīkst būt zemāks par to, ko publicējusi pārlidojamā valsts.

SPO.OP.130 Degvielas un eļļas krājumi – lidmašīnas

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja lidmašīnā ir pietiekami daudz degvielas un eļļas šādiem nolūkiem:

- 1) lidojumiem saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR):

- i) dienas laikā – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 30 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) naktī – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

- 2) IFR lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves galamērķis – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā; vai
- ii) ja ir nepieciešams rezerves galamērķis – lai aizlidotu līdz lidlaukam, kur paredzēts nosēsties, līdz rezerves lidlaukam un pēc tam vismaz 45 minūtes lidotu standarta kreisēšanas augstumā;

- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:

- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
- 2) paredzētie ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
- 3) procedūras dehermetizācijas gadījumiem vai gadījumiem, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un
- 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt lidmašīnas nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai eļļas patēriņu.

- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galamērķi, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

SPO.OP.131 Degvielas un eļļas krājumi – helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vienīgi tad, ja helikopterā ir pietiekami daudz degvielas un eļļas šādiem nolūkiem:

- 1) VFR lidojumiem:

- i) lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu un pēc tam vismaz 20 minūtes lidotu ar piemērotāko ātrumu; vai
- ii) VFR lidojumiem dienas laikā – rezerves degviela 10 minūšu ilgam lidojumam piemērotākajā ātrumā ar nosacījumu, ka viņš paliek 25 jūras jūdžu attālumā no izlidošanas lidlauka / ekspluatācijas vietas; un

- 2) IFR lidojumiem:

- i) ja nav nepieciešams rezerves lidlauks vai nav pieejams neviens laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgs lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu un pēc tam 30 minūtes standarta kreisēšanas ātrumā lidotu 450 m (1 500 pēdas) virs galamērķa lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī nolaistos un nosēstos; vai

- ii) ja nepieciešams rezerves lidlauks – lai aizlidotu uz paredzētās nosēšanās lidlauku / ekspluatācijas vietu, veiktu nolaišanās un otrā riņķa procedūru un pēc tam:
- A) lidotu uz norādīto rezerves lidlauku; un
- B) 30 minūtes lidotu parastā gaidīšanas režīmā 450 m (1 500 pēdas) virs rezerves lidlauka / ekspluatācijas vietas standarta temperatūras apstākļos, kā arī veiktu nolaišanos un nosēšanos.
- b) Aprēķinot nepieciešamo degvielas daudzumu, tostarp degvielu darbnepārtrauces nodrošināšanai, jāņem vērā:
- 1) meteoroloģisko apstākļu prognoze;
 - 2) paredzētie ATC maršruti un satiksmes aizkavēšanās;
 - 3) gadījumi, kad lidojuma laikā pārstāj darboties viens dzinējs (attiecīgā gadījumā); un
 - 4) visi citi apstākļi, kas var aizkavēt gaisa kuģa nosēšanos vai palielināt degvielas un/vai eļļas patēriņu.
- c) Nekas neaizliedz lidojuma laikā mainīt lidojuma plānu, lai pārplānotu lidojumu uz citu galamērķi, ja iespējams izpildīt visas prasības vietā, kur lidojums tiek pārplānots.

SPO.OP.132 Degvielas un balasta krājumi un plānošana – baloni

- a) Gaisa kuģa kapteinis drīkst sākt lidojumu vienīgi tad, ja rezerves degvielas vai balasta daudzums ir pietiekams 30 minūšu lidojumam.
- b) Degvielas vai balasta krājumus aprēķina atbilstīgi vismaz šādiem ekspluatācijas apstākļiem, kādos jāveic lidojums:
- 1) balona ražotāja sniegtie dati;
 - 2) paredzamā masa;
 - 3) paredzami meteoroloģiskie apstākļi; un
 - 4) gaisa satiksmes dienestu noteiktās procedūras un ierobežojumi.

SPO.OP.135 Drošības instruktāža

- a) Ekspluatants nodrošina, ka pirms pacelšanās funkciju speciālisti tiek instruēti par:
- 1) avārijas aprīkojumu un ārkārtas procedūrām;
 - 2) pirms katra lidojumu vai lidojumu sērijas – ekspluatācijas procedūrām, kas saistītas ar specializēto funkciju.
- b) Instruktāžu, kas minēta a) apakšpunkta 2) punktā, var aizstāt ar sākotnējo un periodisko mācību programmu. Šādos gadījumos ekspluatants nosaka arī prasmju uzturēšanas prasības.

SPO.OP.140 Gatavošanās lidojumam

- a) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinis ar visiem pieejamiem līdzekļiem pārliecinās, ka sauszemes un/vai ūdens iekārtas, tostarp sakaru ierīces un navigācijas līdzekļi, kas ir pieejami un tieši vajadzīgi šajā lidojumā, lai nodrošinātu drošu gaisa kuģa ekspluatāciju, atbilst lidojuma ekspluatācijas veidam.

- b) Pirms lidojuma sākšanas gaisa kuģa kapteinim jāpārziņina visa pieejamā meteoroloģiskā informācija, kas attiecas uz paredzēto lidojumu. Gatavojoties lidojumam tālu no izlidošanas vietas, kā arī gatavojoties ikvienam *IFR* lidojumam, jāveic šādas darbības:

- 1) jāizpēta pieejamie jaunākie meteoroloģiskie ziņojumi un prognozes; un
- 2) jāplāno rezerves rīcības gaita, lai nodrošinātos gadījumam, ja laikapstākļu dēļ lidojumu nevar pabeigt, kā plānots.

SPO.OP.145 Pacelšanās rezerves lidlauki – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

- a) *IFR* lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu pacelšanās rezerves lidlauku, ja laikapstākļu nosacījumi izlidošanas lidlaukā atbilst piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai ir zemāki par tiem vai ja citu iemeslu dēļ nebūtu iespējams atgriezties izlidošanas lidlaukā.
- b) Pacelšanās rezerves lidlaukam jāatrodas šādā attālumā no izlidošanas lidlauka:
- 1) lidmašīnām ar diviem dzinējiem – ne tālāk kā vienas stundas lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā ar vienu dzinēju bezvēja standarta apstākļos; un
 - 2) lidmašīnām ar trim vai vairāk dzinējiem – ne tālāk kā divu stundu lidojuma attālumā kreisēšanas ātrumā, kas piemērojams, kad viens no dzinējiem nedarbojas (*OEI*), saskaņā ar *AFM* noteikumiem bezvēja standarta apstākļos.
- c) Lidlauku izvēlas par pacelšanās rezerves lidlauku, ja pieejamā informācija norāda, ka paredzētajā izmantošanas laikā nosacījumi atbilst attiecīgajam ekspluatācijas veidam piemērojamiem lidlauka ekspluatācijas minimumiem vai pārsniedz tos.

SPO.OP.150 Galamērķa rezerves lidlauki – lidmašīnas

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

- a) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no vienas stundas pirms paredzētā ierašanās laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz vienai stundai pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, nolaišanos un nosēšanos var veikt vizuālos meteoroloģiskos apstākļos (*VMC*); vai
- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:
- 1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentāla nolaišanās procedūra; un
 - 2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties īsāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:
 - i) mākoņu zemākā robeža par vismaz 300 m (1 000 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un
 - ii) redzamība ir vismaz 5,5 km vai par 4 km lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai.

SPO.OP.151 Galamērķa rezerves lidlauki – helikopteri

IFR lidojumos gaisa kuģa kapteinis lidojuma plānā norāda vismaz vienu galamērķa rezerves lidlauku, kas atbilst laikapstākļu nosacījumiem, izņemot gadījumus, kad:

- a) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentālā nolaišanās procedūra un pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā vai periodā no faktiskā izlidošanas laika līdz divām stundām pēc paredzētā ierašanās laika, izvēloties sāko periodu, būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

1) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības; un

2) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; vai

- b) paredzētā nosēšanās vieta ir izolēta un:

1) paredzētās nosēšanās lidlaukam ir noteikta instrumentāla nolaišanās procedūra;

2) pieejamā jaunākā meteoroloģiskā informācija norāda, ka periodā no divām stundām pirms paredzētā ierašanās laika līdz divām stundām pēc tā būs šādi meteoroloģiskie apstākļi:

i) mākoņu zemākā robeža vismaz par 120 m (400 pēdām) pārsniedz instrumentālas nolaišanās procedūras minimālās prasības;

ii) redzamība ir vismaz par 1 500 m lielāka nekā minimālās prasības attiecīgajai procedūrai; un

3) ja galamērķis atrodas atklātā jūrā, ir noteikts neatgriešanās punkts (PNR).

SPO.OP.155 Degvielas uzpildīšana, personām iekāpjot gaisa kuģi, atrodoties gaisa kuģī vai izkāpjot no gaisa kuģa

- a) Gaisa kuģim aviācijas degvielu (AVGAS) vai viegli uzliesmojošu degvielu, vai šādu veidu degvielu maisījumu neuzpilda, kad personas iekāpj gaisa kuģi, atrodas tajā vai izkāpj no gaisa kuģa.

- b) Izmantojot citu veidu degvielu, veic vajadzīgos piesardzības pasākumus un gaisa kuģi apkalpo pietiekami daudz kvalificētu darbinieku, kas ir gatavi sākt un vadīt gaisa kuģa evakuāciju, izmantojot vispraktiskākos un ātrākos pieejamos līdzekļus.

SPO.OP.160 Radioaustiņu izmantošana

Ciktāl tas neattiecas uz baloniem, katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā, ir radioaustiņas ar piestiprinātu mikrofonu vai līdzīga iekārta, ko lieto kā galveno ierīci saziņai ar ATS, pārējiem apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem.

SPO.OP.165 Smēķēšana

Gaisa kuģa kapteinis neatļauj smēķēt gaisa kuģī vai tad, kad gaisa kuģī uzpilda vai no tā nolej degvielu.

SPO.OP.170 Meteoroloģiskie apstākļi

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina VFR lidojumu tikai tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ekspluatācijas laikā laikapstākļi maršrutā un paredzētajā galamērķī atbilst piemērojamiem VFR obligātiem ekspluatācijas nosacījumiem vai pārsniedz tos.

- b) Gaisa kuģa kapteinis sāk vai turpina *IFR* lidojumu ceļā uz plānoto galamērķa lidlauku vienīgi tad, ja jaunākā pieejamā meteoroloģiskā informācija norāda, ka paredzētajā ierašanās laikā laikapstākļi galamērķī vai vismaz vienā rezerves galamērķa lidlaukā atbilst piemērojamiem obligātajiem lidlauka ekspluatācijas nosacījumiem vai tos pārsniedz.
- c) Ja lidojumā ir *VFR* un *IFR* segmenti, – ciktāl būtiski – ir piemērojama a) un b) apakšpunktā minētā meteoroloģiskā informācija

SPO.OP.175 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidlaukos

- a) Gaisa kuģa 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 atļauts saskaņā ar AFM noteikumiem.
- b) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, ekspluatants izstrādā procedūras, kas jāievēro, veicot gaisa kuģa atleidošanas un pretapleidošanas pasākumus, kā arī ar tiem saistītas pārbaudes, kas nepieciešamas, lai garantētu gaisa kuģa drošu ekspluatāciju.

SPO.OP.176 Ledus un citi kontaminanti – procedūras lidojuma laikā

- a) Gaisa kuģa kapteinis sāk lidojumu vai apzināti lido iespējamos vai faktiskos apleidošanas apstākļos tikai tad, ja gaisa kuģis ir attiecīgi sertificēts un tajā uzstādītas iekārtas, kas nodrošina lidojumu Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikuma 2.a.5. punktā minētajos apstākļos.
- b) 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, gaisa kuģa kapteinis nekavējoties pārtrauc atrašanos attiecīgajos apleidojuma apstākļos, mainot lidojuma līmeni un/vai maršrutu, un vajadzības gadījumā ziņo ATC par ārkārtas situāciju.
- c) Ja tiek ekspluatēts komplekss gaisa kuģis ar dzinēju, ekspluatants izstrādā procedūras lidojumiem iespējamos vai faktiskos apleidošanas apstākļos.

SPO.OP.180 Pacelšanās apstākļi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms pacelšanās sākšanas gaisa kuģa kapteinis pārliecinās, ka:

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

SPO.OP.181 Pacelšanās apstākļi – baloni

Pirms pacelšanās sākuma kapteinis pārliecinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi ekspluatācijas vietā vai lidlaukā nekavēs drošu pacelšanos un izlidošanu.

SPO.OP.185 Nestandarta situāciju simulēšana lidojumā

Izņemot gadījumu, kad funkciju speciālists gaisa kuģī atrodas apmācības nolūkos, gaisa kuģa kapteinis, pārvaldājot funkciju speciālistus, nedrīkst simulēt:

- a) situācijas, kad jāpiemēro nestandarta vai avārijas procedūras; vai
- b) lidojumu meteoroloģiskos apstākļos pēc instrumentu rādījumiem (*IMC*).

SPO.OP.190 Degvielas pārvaldība lidojumā

- a) Kompleksa gaisa kuģa ar dzinēju ekspluatants izstrādā procedūru, lai nodrošinātu, ka lidojuma laikā tiek veiktas degvielas izmantojuma pārbaudes un īstenota degvielas pārvaldība.

- b) Gaisa kuģa kapteinis regulāri pārbauda, vai izmantojamās atlikušās degvielas daudzums lidojumā nav mazāks par degvielas daudzumu, kas saskaņā ar SPO.OP.130. un SPO.OP.131. punkta prasībām vajadzīgs, lai turpinātu lidojumu uz laikapstākļu nosacījumiem atbilstīgu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, un plānotās rezerves degvielas daudzumu.

SPO.OP.195 Papildu skābekļa lietošana

- a) Eksploatants nodrošina, lai funkciju speciālisti un apkalpes locekļi pastāvīgi lietotu skābekli ikreiz, kad salona augstums ilgāk nekā 30 minūtes pārsniedz 10 000 pēdu augstumu, un ikreiz, kad salona augstums pārsniedz 13 000 pēdu, ja vien ar kompetentās iestādes lēmumu un saskaņā ar SOP nav atļauts citādi.
- b) Neatkarīgi no a) apakšpunkta – un ciktāl tas neattiecas uz izpletņu ekspluatāciju – kompleksās lidmašīnās un helikopteros var veikt īsas iepriekš tekstā noteikta ilguma novirzes augstumā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli, ja saņemta iepriekšēja atļauja no kompetentās iestādes saskaņā ar šādiem apsvērumiem:
- 1) novirzes ilgums virs 13 000 pēdām nepārsniedz 10 minūtes, vai, ja novirze jāveic ilgāk, laiks nepārsniedz precīzi īpašā uzdevuma veikšanai nepieciešamo laiku;
 - 2) lidojumu neveic augstumā virs 16 000 pēdām;
 - 3) drošības instruktāžā saskaņā ar SPO.OP.135. punktu iekļauta apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem paredzēta piemērota informācija par hipoksijas ietekmi;
 - 4) SOP attiecīgajam ekspluatācijas veidam, atspoguļojot 1), 2) un 3) punktu;
 - 5) eksploatanta iepriekšējā pieredze ekspluatācijā virs 13 000 pēdām, nelietojot papildu skābekli;
 - 6) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu individuālā pieredze un fizioloģiskā spēja pielāgoties lielam augstumam; un
 - 7) bāzes augstums, kur atrodas eksploatants vai no kurienes veic ekspluatāciju.

SPO.OP.200 Zemes tuvuma noteikšana

- a) Ja kāds lidojuma apkalpes loceklis vai zemes tuvuma brīdināšanas sistēma konstatē pārmērīgu tuvošanos zemei, pilots, kurš veic lidojumu, īsteno tūlītējas korekcijas, lai lidošanas nosacījumus padarītu drošus.
- b) Specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot zemes tuvuma brīdināšanas sistēmu, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no zemes, kas mazāks par attālumu, kādā aktivizējas zemes tuvuma brīdināšanas sistēma.

SPO.OP.205 Gaisa kuģu sadursmes novēršanas sistēma (ACAS)

- a) Kad uzstāda ACAS un to ekspluatē, eksploatants ievieš ekspluatācijas procedūras un mācību programmas. Izmantojot ACAS II, attiecīgajām procedūrām un apmācībai ir jābūt saskaņā ar Regulu (ES) Nr. 1332/2011.
- b) Specializēto uzdevumu izpildes laikā var atspējot ACAS II, kas principā nozīmē, ka gaisa kuģis jāekspluatē tādā attālumā no otra gaisa kuģa, kas mazāks par attālumu, kādā ACAS aktivizējas.

SPO.OP.210 Nolaišanās un nosēšanās apstākļi – lidmašīnas un helikopteri

Pirms gaisa kuģa kapteinis sāk nolaišanos, lai veiktu nosēšanos, viņš pārlicinās, ka saskaņā ar pieejamo informāciju laikapstākļi lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kā arī skrejceļa vai FATO stāvoklis nekavēs drošu nolaišanos, nosēšanos vai otrā rīnķa procedūru.

SPO.OP.215 Nolaišanās sākums un turpinājums – lidmašīnas un helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis var sākt instrumentālo nolaišanos neatkarīgi no ziņotās redzamības uz skrejceļa/pārskatāmības (RVR/VIS).
- b) Ja ziņotā RVR/VIS ir sliktāka par piemērojamajiem obligātajiem nosacījumiem, nolaišanos neturpina:
 - 1) zemāk kā 1 000 pēdu augstumā virs lidlauka; vai
 - 2) nolaišanās beigu posmā, ja lēmumu pieņemšanas absolūtais augstums / relatīvais augstums (DA/H) vai nolaišanās minimālais absolūtais augstums / relatīvais augstums (MDA/H) virs lidlauka ir lielāks par 1 000 pēdām.
- c) Ja RVR nav pieejama, RVR vērtības var iegūt, pārreķinot ziņoto redzamību.
- d) Ja, pārlidojot lidlauku 1 000 pēdu augstumā, 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 zemskares zonas RVR.

SPO.OP.225 Eksploatācijas ierobežojumi – karstā gaisa baloni

- a) Karstā gaisa baloni nakts laikā nosēsties nedrīkst, izņemot ārkārtas situācijās.
- b) Karstā gaisa baloni drīkst pacelties nakts laikā, ja tajos ir pietiekami daudz degvielas, lai veiktu nosēšanos dienā.

SPO.OP.230 Standarta eksploatācijas procedūras

- a) Pirms specializētas eksploatācijas sākuma ekspluatants veic riska novērtējumu, izvērtējot attiecīgās darbības sarežģītību, lai noteiktu apdraudējumu un saistīto risku, kas piemīt šai darbībai, un lai noteiktu riska mazināšanas pasākumus.
- b) Pamatojoties uz riska novērtējumu, ekspluatants nosaka standarta eksploatācijas procedūras (SOP), kas piemērotas specializētajai darbībai un izmantotajam gaisa kuģim, ņemot vērā E apakšdaļas prasības. SOP ir lidojumu veikšanas rokasgrāmatas daļa vai atsevišķs dokuments. SOP regulāri pārskata un attiecīgā gadījumā atjaunina.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka specializēto eksploatāciju veic saskaņā ar SOP.

C APAKŠDAĻA**GAISA KUĢA VEIKTSPĒJA UN EKSPLOATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI****SPO.POL.100 Eksploatācijas ierobežojumi – visi gaisa kuģi**

- a) Ikvienā eksploatācijas posmā gaisa kuģa slodzei, masai un, ciktāl tas neattiecas uz baloniem, smaguma centram (CG) jāatbilst ierobežojumiem, kas noteikti attiecīgajā rokasgrāmatā.
- b) Gaisa kuģi jāizvieto uzraksti, saraksti, instrumentu marķējumi vai to kombinācijas, norādot eksploatācijas ierobežojumus, kuru vizuālo attēlojumu paredz AFM.

SPO.POL.105 Masa un līdzsvars

a) Eksploatants nodrošina, ka gaisa kuģa masa un, ciktāl tas neattiecas uz baloniem, smaguma centrs (CG) ir noteikts, faktiski nosverot gaisa kuģi pirms tā nodošanas ekspluatācijā. Ņem vērā un pienācīgi reģistrē veiktās pārbūves un remontu kopējo ietekmi uz masu un līdzsvaru. Šādu informāciju dara pieejamu gaisa kuģa kapteinim. Ja pārmaiņu ietekme uz masu un līdzsvaru nav precīzi zināma, gaisa kuģi sver atkārtoti.

b) Gaisa kuģi sver:

- 1) lidmašīnas un helikopterus – tā ražotājs vai apstiprināta tehniskās apkopes organizācija; un
- 2) planierus un balonus – attiecīgā gaisa kuģa ražotājs, vai arī to attiecīgā gadījumā veic saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2042/2003.

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

a) Katram lidojumam vai lidojumu sērijai eksploatants nosaka masas un līdzsvara sistēmu:

- 1) gaisa kuģa sauso ekspluatācijas masu;
- 2) derīgās kravas masu;
- 3) degvielas kravas masu;
- 4) gaisa kuģa kravu un kravas izvietojumu;
- 5) pacelšanās masu, nosēšanās masu un masu bez degvielas; un
- 6) piemērojamās gaisa kuģa CG atrašanās vietas.

b) Lidojumu apkalpei jābūt līdzekļiem, ar ko atkārtot un pārbaudīt masas un līdzsvara aprēķinus, par pamatu ņemot elektroniskos aprēķinus.

c) Eksploatants ievieš procedūru, kā gaisa kuģa kapteinis var noteikt degvielas kravas masu pēc faktiskā blīvuma vai, ja tas nav zināms, pēc blīvuma, ko aprēķina saskaņā ar lidojumu veikšanas rokasgrāmatā norādītu metodi.

d) Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka:

- 1) kravas iekraušanu viņa gaisa kuģi uzrauga kvalificēti darbinieki; un
- 2) derīgā krava atbilst datiem, ko izmanto gaisa kuģa masas un līdzsvara aprēķināšanai.

e) Lidojumu veikšanas rokasgrāmatā eksploatants precizē kravu iekraušanai izmantojamus principus un metodes un masas un līdzsvara sistēmu, kas atbilst a) līdz d) apakšpunktā noteiktajām prasībām. Šai sistēmai jāaptver visi paredzētās ekspluatācijas veidi.

SPO.POL.115 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – lidmašīnu un helikopteru komerciāla ekspluatācija un kompleksu gaisa kuģu ar dzinēju nekomerciāla ekspluatācija

a) Ekspluatants pirms katra lidojuma vai lidojumu sērijas nosaka masas un līdzsvara datus un izstrādā masas un līdzsvara dokumentāciju, kurā precizē kravas un tās izvietojuma nosacījumus tā, lai nepārsniegtu gaisa kuģa masas un līdzsvara ierobežojumus. Masas un līdzsvara dokumentācijā ir šāda informācija:

- 1) gaisa kuģa reģistrācija un tips;
- 2) lidojuma identifikācijas apzīmējums, numurs un datums (attiecīgā gadījumā);
- 3) gaisa kuģa kapteiņa vārds un uzvārds;
- 4) tās personas vārds un uzvārds, kas sagatavojusi attiecīgo dokumentu;
- 5) lidmašīnas sausā ekspluatācijas masa un atbilstošais CG;
- 6) degvielas masa pacelšanās brīdī un lidojuma degvielas svars;
- 7) patērējamo krājumu svars, kas nav degviela (vajadzības gadījumā);
- 8) kravas sastāvs;
- 9) pacelšanās masa, nosēšanās masa un masa bez degvielas;
- 10) piemērojamās gaisa kuģa CG atrašanās vietas; un
- 11) masas un CG robežvērtības.

b) Ja masas un līdzsvara datus un dokumentus sagatavo datorizētā svara un līdzsvara sistēmā, ekspluatants pārbauda izvaddatu integritāti.

SPO.POL.116 Masas un līdzsvara dati un dokumentācija – atvieglojumi

Neatkarīgi no SPO.POL.115. punkta a) apakšpunkta 5) punkta masas un līdzsvara dokumentācijā var nenorādīt CG atrašanās vietu, ja kravas izvietojums atbilst iepriekš aprēķinātajai līdzsvara tabulai vai var pierādīt, ka neatkarīgi no faktiskās kravas masas paredzētajai ekspluatācijai iespējams nodrošināt pareizu līdzsvaru.

SPO.POL.120 Veiktspēja – vispārējas prasības

Gaisa kuģa kapteinis drīkst ekspluatēt gaisa kuģi tikai tad, ja veiktspējas rādītāji atbilst piemērojamiem lidojumu noteikumiem un visiem pārējiem ierobežojumiem, kas piemērojami lidojumam, izmantojamai gaisai telpai, lidlaukiem vai ekspluatācijas vietām, ņemot vērā izmantoto karšu un shēmu kartēšanas precizitāti.

SPO.POL.125 Pacelšanās masas ierobežojumi – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Ekspluatants nodrošina, ka:

a) lidmašīnas masa pacelšanās sākumā nepārsniedz masas ierobežojumus:

- 1) veicot pacelšanos, kā noteikts SPO.POL.130. punktā;
- 2) lidojuma laikā, kad viens no dzinējiem nedarbojas (OEI), kā noteikts SPO.POL.135. punktā; un

3) veicot nosēšanos, kā noteikts SPO.POL.140. punktā,

ņemot vērā paredzēto masas samazinājumu lidojumā un atbrīvošanos no degvielas;

- b) masa pacelšanās sākumā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo pacelšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst lidlauka vai ekspluatācijas vietas augstumam virs jūras līmeņa un – ja tos izmanto kā parametru maksimālās pacelšanās masas noteikšanai – citus vietējos atmosfēras apstākļus; un
- c) paredzētā masa paredzētajā nosēšanās laikā plānotās nosēšanās lidlaukā vai ekspluatācijās vietā un jebkurā rezerves galamērķa lidlaukā nekad nepārsniedz AFM noteikto maksimālo nosēšanās masu barometriskajam augstumam, kas atbilst minēto lidlauku vai ekspluatācijas vietu augstumam virs jūras līmeņa un – ja tos izmanto kā parametru maksimālās nosēšanās masas noteikšanai – citus vietējos atmosfēras apstākļus.

SPO.POL.130 Pacelšanās – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

a) Nosakot maksimālo pacelšanās masu, gaisa kuģa kapteinis ņem vērā šādus faktorus:

- 1) aprēķinātā pacelšanās distance nedrīkst pārsniegt pieejamo pacelšanās distanci, šķēršļbrīvās distances garumam nepārsniedzot pusi no pieejamās ieskrējiena distances;
- 2) aprēķinātā ieskrējiena distance nedrīkst būt garāka par pieejamo ieskrējiena distanci;
- 3) attiecībā uz pārtrauktu un turpinātu pacelšanos izmanto V1 vienotu vērtību, kur V1 ir norādīts AFM; un
- 4) uz slapja vai kontaminēta skrejceļa pacelšanās masa nedrīkst pārsniegt to masu, kas pieļaujama, lai tādos pašos apstākļos paceltos no sausa skrejceļa.

b) Ciktāl tas neattiecas uz lidmašīnu, kas aprīkota ar turbopropelleru dzinējiem un kuras maksimālā pacelšanās masa ir ne vairāk kā 5 700 kg, dzinēja atteices gadījumā pacelšanās laikā gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka lidmašīna spēj:

- 1) pārtraukt pacelšanos un apstāties pieejamās pārtrauktās pacelšanās distances vai pieejamā skrejceļa garuma robežās; vai
- 2) turpināt pacelšanos un izvairīties no visiem šķēršļiem lidojuma trajektorijā ar pienācīgu rezervi, līdz lidmašīna atrodas stāvoklī, kas atbilst SPO.POL.135. punktam.

SPO.POL.135 Viena dzinēja atteice – lidojuma laikā – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka tad, ja kādā maršruta punktā rodas dzinēja atteice, vairākdzinēju lidmašīna spēj turpināt lidojumu uz piemērotu lidlauku vai ekspluatācijas vietu, nevienā brīdī nelidojot zemāk par minimālo šķēršļu pārlidošanas absolūto augstumu.

SPO.POL.140 Nosēšanās – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

Gaisa kuģa kapteinis nodrošina, ka pēc visu šķēršļu pārlidošanas ar drošu augstuma rezervi nolaišanās trajektorijā ikvienā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā lidmašīna spēj nosēsties un apstāties vai hidroplāns spēj pieejamajā nosēšanās attālumā sasniegt apmierinoši zemu ātrumu. Uz nolaišanās un nosēšanās metožu paredzamajām variācijām pielaide attiecināma tad, ja šāda pielaide nav noteikta, plānojot veikspējas datus.

SPO.POL.145 Veikspējas un ekspluatācijas kritēriji – lidmašīnas

Augstumā, kas zemāks par 150 m (500 pēdām) virs blīvi neapdzīvotas teritorijas, ekspluatējot lidmašīnu, kura nevar uzturēt horizontālu lidojumu kritiskā dzinēja atteices gadījumā, ekspluatants:

a) nosaka ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā;

- b) izveido mācību programmu apkalpes locekļiem; un
- c) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti uz klāja ir instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.POL.146 Veiktspējas un ekspluatācijas kritēriji – helikopteri

- a) Gaisa kuģa kapteinis gaisa kuģi virs blīvi apdzīvotiem apgabaliem drīkst ekspluatēt, ja:
 - 1) helikopters ir sertificēts A vai B kategorijā; un
 - 2) ir noteikti drošības pasākumi, lai pārmērīgi neapdraudētu cilvēku dzīvību vai īpašumu uz zemes, un ir atļauta helikoptera SOP ekspluatācija.
- b) Ekspluatants:
 - 1) nosaka ekspluatācijas procedūras seku mazināšanai dzinēja atteices gadījumā;
 - 2) izveido mācību programmu apkalpes locekļiem; un
 - 3) nodrošina, ka visi apkalpes locekļi un funkciju speciālisti uz klāja ir instruēti par procedūrām, kas veicamas piespiedu nosēšanās gadījumā.
- c) Ekspluatants nodrošina, ka pacelšanās, nosēšanās masa vai masa karāšanās režīmā nepārsniedz maksimālo masu, kas noteikta:
 - 1) karāšanās režīmam ārpus zemes ietekmes (*HOG*E), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā; vai
 - 2) ja saglabājas apstākļi, kuros, visticamāk, *HOG*E nav iespējams, helikoptera masa nedrīkst pārsniegt maksimālo masu, kas noteikta karāšanās režīmam zemes ietekmē (*HIG*E), visiem dzinējiem darbojoties atbilstīgajā jaudas režīmā, ja dominējošie apstākļi pieļauj karāšanos zemes ietekmē ar maksimālo noteikto masu.

D APAKŠDAĻA

INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

1. SADAĻA

Lidmašīnas

SPO.IDE.A.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām, ja šos instrumentus un iekārtas:
 - 1) lidojuma apkalpes locekļi izmanto lidojuma trajektorijas kontrolei;
 - 2) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību SPO.IDE.A.215. punktam;
 - 3) izmanto, lai nodrošinātu atbilstību SPO.IDE.A.220. punktam; vai
 - 4) uzstāda lidmašīnā.
- b) Aprīkojuma apstiprinājums nav nepieciešams šādiem priekšmetiem (ja tie prasīti šajā apakšdaļā):
 - 1) rezerves drošinātāji;

- 2) pārnēsājami lukturīši;
 - 3) precīzs hronometrs;
 - 4) karšu turētājs;
 - 5) pirmās palīdzības komplekti;
 - 6) izdzīvošanas un signalizācijas aprīkojums; un
 - 7) jūras enkurs un pietauvošanās ierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai SPO.IDE.A.215. un SPO.IDE.A.220. punktam;
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – neietekmē lidmašīnas lidojumderīgumu.
- d) Instrumenti un iekārtas ir pa rokai vai sasniedzami no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no sava posteņa 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.

SPO.IDE.A.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

- a) lidmašīnu ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL), ja tāds izveidots;
- b) kompleksām lidmašīnām ar motoru un visām komercekspluatācijā izmantotajām lidmašīnām kompetentā iestāde apstiprina ekspluatantu lidmašīnas ekspluatācijai saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstā (MMEL) noteiktajiem ierobežojumiem; vai
- c) uz lidmašīnu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.A.110 Rezerves drošinātāji

Lidmašīnās jābūt tādas jaudas rezerves drošinātājiem, kas vajadzīga, lai pilnībā nodrošinātu aizsardzību pret īssavienojumu, aizvietojošos drošinātājus, kurus atļauts aizvietot lidojuma laikā.

SPO.IDE.A.115 Ekspluatācijas gaismas

Nakts lidojumos lidmašīnām ir:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēma;
- b) navigācijas/pozīcijas gaismas;

- c) nosēšanās gaisma;
- d) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi instrumenti un iekārtas, kas ir būtiskas drošai lidmašīnas ekspluatācijai, būtu atbilstoši apgaismotas;
- e) apgaismojums ar barošanas padevi no lidmašīnas elektriskās sistēmas, lai visi kabīnes nodalījumi būtu apgaismoti;
- f) pārnēsājams luksturītis katram apkalpes loceklim norādītajā postenī; un
- g) gaismas, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja lidmašīna tiek ekspluatēta kā hidroplāns.

SPO.IDE.A.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkotām ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu;
 - 5) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos; un
 - 6) slīdēšanu kompleksām lidmašīnām ar dzinēju.
- b) Lidmašīnām, kuras vizuālos meteoroloģiskos apstākļos ekspluatē naktī, papildus a) apakšpunktā noteiktajām ierīcēm ir jābūt aprīkotām ar:
 - 1) ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
 - i) griešanos un slīdēšanu;
 - ii) telpisko stāvokli;
 - iii) vertikālo ātrumu; un
 - iv) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga.
- c) Kompleksās lidmašīnās ar dzinēju, kuras ekspluatē saskaņā ar VMC virs ūdens un apgabalos, kur nav redzama zeme, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajām jābūt līdzekļiem, ar ko novērst gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.
- d) Lidmašīnās, ko lieto apstākļos, kad nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajām jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledojuma dēļ.

e) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, lidmašīnai jābūt aprīkotai ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:

- 1) barometrisko augstumu;
- 2) izmērīto gaisa ātrumu;
- 3) slīdēšanu vai – attiecīgā gadījumā – griešanos un slīdēšanu;
- 4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);
- 5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā);
- 6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā); un
- 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecīgā gadījumā).

SPO.IDE.A.125 Ekspluatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt:

a) ierīcēm, kas mēra un rāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;
- 4) izmērīto gaisa ātrumu;
- 5) vertikālo ātrumu;
- 6) griešanos un slīdēšanu;
- 7) telpisko stāvokli;
- 8) stabilizētu kursu;
- 9) ārējā gaisa temperatūru; un
- 10) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, otrā pilota postenī jābūt papildu atsevišķām ierīcēm, kas rāda:

- 1) barometrisko augstumu;
- 2) izmērīto gaisa ātrumu;
- 3) vertikālo ātrumu;

- 4) griešanos un slīdēšanu;
 - 5) telpisko stāvokli;
 - 6) stabilizētu kursu; un
 - 7) Maha skaitli, ja ātruma ierobežojumus izsaka Maha skaitļos (attiecināmā gadījumā);
- d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ; un
- e) ja kompleksas lidmašīnas ar dzinēju ekspluatē saskaņā ar *IFR*, papildus a), b), c) un d) apakšpunktā minētajam tajās ir jābūt šādam aprīkojumam:
- 1) alternatīvam statiskā spiediena avotam;
 - 2) karšu turētājam, kas uzstādīts informācijas nolasišanai ērtā vietā, ko var apgaismot ekspluatācijas laikā naktī;
 - 3) otram neatkarīgam līdzeklim, kas mēra un parāda augstumu, ja vien tāds jau nav uzstādīts saskaņā ar e) apakšpunkta 1) punktu; un
 - 4) no galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas neatkarīgai avārijas energoapgādei, ar ko vismaz 30 minūtes darbināt un izgaismot telpisko stāvokli norādošo sistēmu. Avārijas energoapgādei automātiski jābūt darba gatavībā pēc tam, kad radusies galvenās elektroenerģijas ģenerēšanas sistēmas pilnīga atteice, un instrumentā jābūt skaidrai norādei, ka telpiskā stāvokļa indikatoru darbina no avārijas energoapgādes.

SPO.IDE.A.126 Papildu iekārtas vienpilota ekspluatācijai saskaņā ar *IFR*

Kompleksās lidmašīnās ar motoru, kuras ekspluatē saskaņā ar *IFR* ar vienu pilotu, jābūt autopilotam, kam ir vismaz augstuma un kursa noturēšanas režīms.

SPO.IDE.A.130 Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma (TAWS)

Turbodzinēju lidmašīnām ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu (*MCTOM*), kas ir lielāka par 5 700 kg, vai maksimālo operatīvo pasažieru vietu konfigurāciju (*MOPSC*), kas ir lielāka par deviņām vietām, jābūt aprīkotām ar *TAWS*, kas atbilst šādām prasībām:

- a) A klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam lidojumderīguma sertifikāts (*CofA*) pirmo reizi izdots pēc 2011. gada 1. janvāra; vai
- b) B klases iekārtām, kā norādīts pieņemamā standartā, lidmašīnām, kam *CofA* pirmo reizi izdots ne vēlāk kā 2011. gada 1. janvārī.

SPO.IDE.A.131 Gaisa kuģa sadursmju novēršanas sistēma (ACAS II)

Ja vien Regulā (ES) Nr. 1332/2011 nav noteikts citādi, turbodzinēju lidmašīnās ar *MCTOM*, kas lielāka par 5 700 kg, jāuzstāda *ACAS II*.

SPO.IDE.A.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

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

- a) hermetizētās lidmašīnās;

- b) nehermetizētās lidmašīnās ar MCTOM, kas lielāka par 5 700 kg;

SPO.IDE.A.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī – kompleksas lidmašīnas ar dzinēju

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē iespējamās vai faktiskās apledošanas apstākļos naktī, aprīko ar ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādām, kas nežilbina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

SPO.IDE.A.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

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

SPO.IDE.A.140 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces

- a) Ar pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīci (CVR) aprīko:
- 1) lidmašīnas, kuru MCTOM ir lielāka par 27 000 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk; un
 - 2) lidmašīnas ar MCTOM, kas lielāka par 2 250 kg un:
 - i) kas sertificētas ekspluatācijai ar minimālo apkalpes locekļu skaitu – vismaz diviem pilotiem;
 - ii) kam uzstādīts(-i) turbodzinējs(-i) vai vairāki turbopropelleru dzinēji; un
 - iii) kam tipa sertifikāts pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk.
- b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz pēdējās divās stundās.
- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:
- 1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp skaņas signālus bez pārtraukuma, kas saņemti no katra izmantotā piestiprinātā mikroфона un maskas mikroфона; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) CVR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna sākusi kustību, izmantojot savu piedziņu, un turpina ierakstīšanu līdz lidojuma beigām, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.
- e) Papildus d) apakšpunkta noteikumiem un atkarībā no elektroenerģijas piegādes – CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.A.145 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Lidmašīnām, kuru MCTOM ir lielāka par 5 700 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotām ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu lidmašīnas trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēju jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj saglabāt ierakstītos datus vismaz par 25 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no lidmašīnas avotiem, kas lidojuma apkalpei nodrošina precīzu informāciju.
- d) FDR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms lidmašīna spēj sākt kustību ar savu piedziņu, un automātiski beidz ierakstīšanu brīdī, kad lidmašīna vairs nespēj veikt kustību ar savu piedziņu.
- e) FDR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.A.150 Datu pārraides reģistrators

- a) Lidmašīnās, kuru CofA pirmo reizi izsniegts 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kurās ir datu pārraides sakaru iespējas un kurās obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) ATS un lidmašīnas savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioaprāides uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;
 - 2) informāciju, kas ļauj saistīt visus attiecīgos datu pārraides sakaru ierakstus un ko glabā ārpus lidmašīnas; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu vieglas izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.
- c) Reģistratoram jāspēj saglabāt datus vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts SPO.IDE.A.140. punktā attiecībā uz CVR ierīcēm.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

- e) Reģistratora darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar SPO.IDE.A.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR sākšanas un beigšanas loģikai.

SPO.IDE.A.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un prasībām par FDR var nodrošināt ar:

- a) vienu kopēju lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistrators, ja lidmašīnai jābūt aprīkotai ar CVR vai FDR; vai
- b) diviem kopējiem lidojuma datu un pilotu kabīnes balss reģistratoriem, ja lidmašīnai jābūt aprīkotai ar CVR un FDR.

SPO.IDE.A.160 Sēdvietas, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

Lidmašīnas aprīko ar:

- a) sēdekli vai posteni katram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam uz klāja;
- b) sēdekļa drošības jostu katrā sēdekļī un ierobežotājierīcēm – katrā postenī;
- c) lidmašīnām, kas nav kompleksas lidmašīnas ar dzinēju, – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas atsprādzējama vienā punktā – katrā lidojumu apkalpes locekļa sēdekļī;
- d) kompleksām lidmašīnām ar dzinēju – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kas atsprādzējama vienā punktā un kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeņa augšdaļu ātruma straujas samazināšanās gadījumā:
 - 1) katram apkalpes locekļa sēdeklim un katrai sēdvietai līdzās pilota sēdeklim; un
 - 2) katram novērotāja sēdeklim lidojuma apkalpes nodaļā.

SPO.IDE.A.165 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Lidmašīnās jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.A.170 Papildu skābeklis hermetizētās lidmašīnās

- a) Hermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.
- b) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodaļā pārsniedz 10 000 pēdu, jābūt pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus vismaz:
 - 1) visu laiku, kamēr barometriskais augstums salonā ir virs 15 000 pēdām, bet nekādā gadījumā ne mazāk kā 10 minūtēm padeves;
 - 2) visu laiku, kad hermetizācijas zuduma un lidojuma nosacījumu dēļ barometriskais augstums lidojuma apkalpes un kabīnes nodaļā ir no 14 000 pēdām līdz 15 000 pēdām;

3) jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums lidojuma apkalpes un kabīnes nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 14 000 pēdām; un

4) vismaz 10 minūtes, ja lidmašīnu ekspluatē barometriskajā augstumā virs 25 000 pēdām vai ja lidmašīnu ekspluatē zemāk par šo augstumu, bet apstākļos, kas neļauj 4 minūšu laikā droši nolaisties 13 000 pēdu barometriskajā augstumā.

c) Hermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē lidojuma augstumā virs 25 000 pēdām, papildus jābūt arī:

1) ierīcei, kas lidojumu apkalpi brīdina par dehermetizāciju; un

2) kompleksu lidmašīnu ar dzinēju gadījumā – ātri uzliekamām maskām lidojumu apkalpes locekļiem.

SPO.IDE.A.175 Papildu skābeklis nehermetizētās lidmašīnās

a) Nehermetizētām lidmašīnām, ko ekspluatē tik lielā augstumā, ka ir vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkotām ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētās lidmašīnās, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

1) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

2) visas personas gaisa kuģī visu laiku, kamēr barometriskais augstums kabīnes nodalījumā ir virs 13 000 pēdām.

c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta – noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

SPO.IDE.A.180 Pārnēsājамie ugunsdzēsšanas aparāti

a) Lidmašīnās, izņemot tāllidojumu motorplanierus (TMG) un ELA1 lidmašīnas, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsšanas aparātam:

1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un

2) katrā kabīnes nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodalījuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

SPO.IDE.A.181 Avārijas cirvji un laužņi

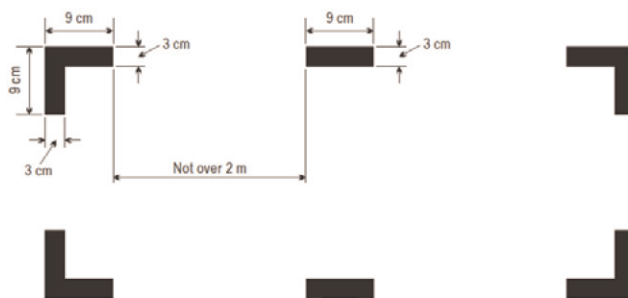
Lidmašīnās, kuru MCTOM ir lielāks par 5 700 kg, lidojuma apkalpes nodalījumā novieto vismaz vienu avārijas cirvi vai laužni.

SPO.IDE.A.185 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums

**SPO.IDE.A.190 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)**

a) Lidmašīnās uzstāda:

- 1) jebkura veida *ELT* – lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots 2008. gada 1. jūlijā vai pirms šā datuma;
- 2) automātisko *ELT* – lidmašīnām, kam pirmais individuālais *CofA* izdots pēc 2008. gada 1. jūlija; vai
- 3) glābšanas *ELT* (*ELT(S)*) vai personas vietu norādošo bāku (*PLB*), ko pārvaldā apkalpes loceklis vai funkciju speciālists, ja lidmašīna sertificēta ar maksimālo pasažieru vietu konfigurāciju ne vairāk par sešām.

b) Visu veidu *ELT* un *PLB* jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.IDE.A.195 Lidojumi virs ūdens

a) Katrai personai, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta:

1) viendzinēja sauszemes lidmašīnās:

- i) lidojumos virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no cietzemes; vai
- ii) pacēloties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur, pēc gaisa kuģa kapteiņa uzskatiem, pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka būtu iespējama piespiedu nosēšanās uz ūdens;

2) hidroplānos, ko ekspluatē virs ūdens; un

3) lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, ka ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko lielumu.

b) Katru glābšanas vesti 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 lidmašīnas pietauvošanos, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgās lidmašīnas lielumam, svaram un apkalpošanas tipam; un

- 2) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.
- d) Lidmašīnās, ko ekspluatē tādā attālumā no krasta, kur ir iespējama avārijas nosēšanās, kas pārsniedz 30 minūšu lidojumu standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdzes, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku lidmašīnā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi izvērtējumam nosaka, vai lidmašīnā jāpārvadā:
 - 1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) glābšanas plotti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, un kas ir novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.

SPO.IDE.A.200 Izdzīvošanas aprīkojums

- a) Lidmašīnām, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkotām ar:
 - 1) signalizācijas ierīcēm avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) vismaz vienu izdzīvošanas *ELT* (*ELT(S)*); un
 - 3) izdzīvošanas papildu aprīkojumu maršrutam, kuru paredzēts nolidot, ņemot vērā gaisa kuģī atrodošos personu skaitu.
- b) Izdzīvošanas papildaprīkojums, kas noteikts a) apakšpunkta 3) punktā, nav vajadzīgs, ja lidmašīna:
 - 1) nelido tālāk par apgabaliem, kur meklēšana un glābšana nav īpaši apgrūtināta, attiecīgi:
 - i) 120 minūtes kreisēšanas ātrumā ar vienu nedarbojošos dzinēju (*OEI*) – lidmašīnām, kas spēj turpināt lidojumu līdz lidlaukam, ja jebkurā maršruta vai plānoto noviržu punktā pārstāj darboties kritiskais(-ie) dzinējs(-i); vai
 - ii) 30 minūtes kreisēšanas ātrumā – visām citām lidmašīnām; vai
 - 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 piemērojamajiem lidojumderīguma noteikumiem.

SPO.IDE.A.205 Individuālie aizsardzības līdzekļi

Katra persona, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, valkā individuālo aizsargaprīkojumu atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.A.210 Radioaustiņas

- a) Katram lidojuma apkalpes loceklim, kas pilda pienākumus lidojuma apkalpes nodalījumā norādītajā postenī, lidmašīnās ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzvērtīga iekārta.
- b) Lidmašīnās, ko ekspluatē naktī saskaņā ar *IFR*, katram attiecīgajam lidojuma apkalpes loceklim uz vadības stūres un vadības pulsts ir pārraides poga.

SPO.IDE.A.215 Radiosakaru iekārtas

- a) Lidmašīnās, ko ekspluatē saskaņā ar *IFR* vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru standarta radiopārtraides apstākļos iespējams:
- 1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;
 - 2) jebkurā brīdī lidojuma laikā saņemt meteoroloģisko informāciju;
 - 3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.

SPO.IDE.A.220 Navigācijas iekārtas

- a) Lidmašīnās jābūt navigācijas iekārtām, kas vajadzīgas, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:
- 1) *ATS* lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Lidmašīnu navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbnepārtrauces pasākumus.
- c) Lidmašīnās, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta *IMC*, jābūt piemērotam aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur tai paredzēts nosēsties *IMC*, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

SPO.IDE.A.225 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, lidmašīnās jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (*SSR*) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

2. SADAĻA**Helikopteri****SPO.IDE.H.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām, ja tie:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.H.215. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.H.220. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti helikopterā.

- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) karšu turētāji;
 - 4) pirmās palīdzības komplekti;
 - 5) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas; un
 - 6) jūras enkuri un pietauvošanās ierīces.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam vai SPO.IDE.H.215. un SPO.IDE.H.220. punktam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt helikoptera lidojumderīgumu.
- d) Instrumenti un iekārtas ir pa rokai vai sasniedzami no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes loceklis, kam jālieto šie instrumenti vai iekārtas.
- e) Instrumentus, ko izmanto lidojumu apkalpes locekļi, izvieto tā, lai ikviens lidojumu apkalpes loceklis no sava posteņa bez piepūles varētu redzēt instrumentu rādījumus ar iespējami minimālu novirzi no parastā stāvokļa un redzes līnijas, skatoties uz priekšu lidojuma virzienā.
- f) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.H.105 Obligātās iekārtas lidojumā

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

- a) helikopteru ekspluatē saskaņā ar obligāto iekārtu sarakstu (MEL), ja tas izveidots;
- b) kompleksi, ar dzinēju darbināmiem helikopteriem un visiem komercekspluatācijā izmantotajiem helikopteriem – kompetentā iestāde apstiprina ekspluatantu helikoptera ekspluatācijai saskaņā ar obligāto iekārtu pamatsarakstā (MMEL) noteiktajiem ierobežojumiem; vai
- c) uz helikopteru attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.H.115 Ekspluatācijas gaismas

Helikopteriem, ko ekspluatē naktī, jābūt aprīkoti ar:

- a) sadursmes novēršanas gaismu sistēmu;

- b) navigācijas/pozīcijas gaismām;
- c) nolaišanās lukturi;
- d) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai atbilstīgi apgaismotu visus instrumentus un iekārtas, kas ir būtiskas drošai helikoptera ekspluatācijai;
- e) apgaismojumu ar barošanas padevi no helikoptera elektriskās sistēmas, lai apgaismotu visus kabīnes nodalījumus;
- f) neatkarīgu pārnēsājamu lukturīti katra apkalpes locekļa posteņi; un
- g) gaismām, kas atbilst starptautiskajiem noteikumiem par sadursmju novēršanu uz jūras, ja helikopters ir arī amfībija.

SPO.IDE.H.120 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

- a) Helikopteriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:
 - 1) magnētisko kursu;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisko augstumu;
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu; un
 - 5) slīdēšanu.
- b) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar VMC lidojumos virs ūdens un apgabalos, kur nav redzama zeme, vai saskaņā ar VMC naktī, papildus a) apakšpunktā minētajam aprīkojam jābūt:
 - 1) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:
 - i) telpisko stāvokli;
 - ii) vertikālo ātrumu; un
 - iii) stabilizētu kursu;
 - 2) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga; un
 - 3) kompleksu helikopteru ar dzinēju gadījumā – līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasīto gaisa ātruma rādīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- c) Helikopteros, ko lieto apstākļos, kad redzamība ir mazāka par 1 500 m vai kad tie nevar uzturēt vēlamo lidojuma trajektoriju, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) un b) apakšpunktā norādītajam jābūt līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā prasītās gaisa ātruma mērīšanas sistēmas nepareizu darbību kondensācijas vai apledošanas dēļ.
- d) Ja ekspluatācijai vajadzīgi divi piloti, helikopteram jābūt aprīkotam ar atsevišķām papildierīcēm, kas rāda:
 - 1) barometrisko augstumu;

- 2) izmērīto gaisa ātrumu;
- 3) slīdēšanu;
- 4) telpisko stāvokli (attiecīgā gadījumā);
- 5) vertikālo ātrumu (attiecīgā gadījumā); un
- 6) stabilizētu kursu (attiecīgā gadījumā).

SPO.IDE.H.125 Eksploatācija saskaņā ar IFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas
Helikopteriem, ko ekspluatē saskaņā ar IFR, jābūt aprīkotiem ar:

a) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu;
- 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- 3) barometrisko augstumu;
- 4) izmērīto gaisa ātrumu;
- 5) vertikālo ātrumu;
- 6) slīdēšanu;
- 7) telpisko stāvokli;
- 8) stabilizētu kursu; un
- 9) ārējā gaisa temperatūru;

b) ierīcēm, kas rāda, kad energoapgāde žiroskopiskajiem instrumentiem nav pienācīga;

c) ja eksploatācijai vajadzīgi divi piloti – papildu atsevišķām ierīcēm, ar kurām parāda:

- 1) barometrisko augstumu;
- 2) izmērīto gaisa ātrumu;
- 3) vertikālo ātrumu;
- 4) slīdēšanu;
- 5) telpisko stāvokli; un
- 6) stabilizētu kursu;

d) līdzekļiem, ar ko novērst a) apakšpunkta 4) punktā un c) apakšpunkta 2) punktā prasīto gaisa ātruma mērīšanas sistēmu darbības traucējumus kondensācijas vai apledojuma dēļ;

- e) papildu rezerves instrumentu, ar ko mērīt un parādīt telpisko stāvokli; un
- f) kompleksi helikopteriem ar dzinēju:
 - 1) alternatīvu statiskā spiediena avotu; un
 - 2) karšu turētāju, uzstādītu informācijas nolasīšanai ērtā vietā, ko var apgaismot nakts ekspluatācijas laikā.

SPO.IDE.H.126 Papildu iekārtas viena pilota lidojumiem saskaņā ar IFR

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

SPO.IDE.H.132 Meteoroloģisko apstākļu noteikšanas iekārtas gaisa kuģī – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Helikopteros, kurus ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, 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.

SPO.IDE.H.133 Papildu iekārtas ekspluatācijai apledošanas apstākļos naktī – kompleksi helikopteri ar dzinēju

- a) Helikopteros, ko paredzēts ekspluatēt iespējamās vai pašreizējās apledošanas apstākļos naktī, uzstāda ierīci, kas izgaismo vai nosaka ledus veidošanos.
- b) Ledus veidošanās izgaismojumam jābūt tādām, kas neizbaidina vai neatstaro un netraucē lidojumu apkalpei pildīt pienākumus.

SPO.IDE.H.135 Lidojuma apkalpes iekšējā sakaru sistēma

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

SPO.IDE.H.140 Pilotu kabīnes skaņas ierakstīšanas ierīces

- a) Helikopteriem, kuru MCTOM ir lielāka par 7 000 kg un kuru CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkotiem ar CVR.
- b) CVR spēj saglabāt datus, kas ierakstīti vismaz pēdējās divās stundās.
- c) CVR, fiksējot laiku, ieraksta:
 - 1) lidojuma apkalpes nodalījumā pārraidītos vai uztvertos balss radiosakarus;
 - 2) iekšējo sakaru sistēmā un pasažieru informēšanas sistēmā (ja tāda uzstādīta) pārraidītos lidojuma apkalpes locekļu balss sakarus;
 - 3) akustisko vidi lidojuma apkalpes nodalījumā, tostarp skaņas signālus bez pārtraukuma, kas saņemti no katra apkalpes locekļa mikrofona; un
 - 4) balss vai skaņas signālus, identificējot radioaustiņām vai skaļrunim pieslēgtos navigācijas vai nolaišanās vadības līdzekļus.
- d) 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.

- e) Papildus d) apakšpunkta noteikumiem un atkarībā no elektroenerģijas piegādes CVR iespējami drīz sāk ierakstu pilotu kabīnes pārbaužu laikā pirms dzinēju iedarbināšanas lidojuma sākumā līdz pilotu kabīnes pārbaudēm tūlīt pēc dzinēju izslēgšanas lidojuma beigās.
- f) CVR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.H.145 Lidojuma parametru reģistrators

- a) Helikopteriem, kuru MCTOM pārsniedz 3 175 kg un kam CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, jābūt aprīkoti ar FDR, kur lietota digitāla datu ierakstīšanas un uzglabāšanas metode un kam ir pieejama metode ērtai šo datu izguvei no informācijas nesēja.
- b) FDR ieraksta nepieciešamos parametrus, lai precīzi noteiktu helikoptera trajektoriju, ātrumu, telpisko stāvokli, dzinēja jaudu, konfigurāciju un ekspluatācijas parametrus, un spēj izgūt ierakstītos datus vismaz par 10 iepriekšējām stundām.
- c) Datus iegūst no helikoptera avotiem, kas nodrošina precīzu korelāciju ar informāciju, kura tiek uzrādīta apkalpei.
- d) FDR automātiski sāk ierakstīšanu, pirms helikopters spēj sākt kustību ar savu dzinējspēku, un automātiski beidz ierakstīšanu pēc tam, kad helikopters vairs nespēj pārvietoties ar savu dzinējspēku.
- e) FDR aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.

SPO.IDE.H.150 Datu pārraides reģistrators

- a) Helikopteros, kuru CofA pirmo reizi izdots 2016. gada 1. janvārī vai vēlāk, kuros ir datu pārraides sakaru iespējas un kuros obligāti jāuzstāda CVR, vajadzības gadījumā reģistrē:
 - 1) ATS un helikoptera savstarpējo datu pārraides sakaru ziņojumus, tostarp ziņojumus par:
 - i) datu pārraides sākumu;
 - ii) dispečera un pilota saziņu;
 - iii) veikto uzraudzību;
 - iv) lidojuma informāciju;
 - v) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa radioapraides uzraudzību;
 - vi) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – gaisa kuģa operatīvās kontroles datiem; un
 - vii) ciktāl tas praktiski iespējams – ņemot vērā sistēmas uzbūvi – attēliem;
 - 2) informāciju, kas dara iespējamu korelāciju ar visiem attiecīgajiem datu pārraides sakaru ierakstiem un ko glabā ārpus helikoptera; un
 - 3) informāciju par datu pārraides sakaru ziņojumu laiku, ņemot vērā sistēmas uzbūvi.
- b) Reģistratorā izmanto digitālo datu un informācijas ierakstīšanas un glabāšanas un šo datu vieglas izguves metodi. Ierakstīšanas metodei jābūt tādai, lai datus būtu iespējams saskaņot ar datiem, kas ierakstīti uz zemes.

- c) Reģistratoram jāspēj saglabāt datus vismaz tikpat ilgu laiku, kā noteikts SPO.IDE.H.140. punktā attiecībā uz CVR ierīcēm.
- d) Reģistratoru aprīko ar ierīci, kas palīdz noteikt tā atrašanās vietu ūdenī.
- e) Reģistrators darbības sākšanas un beigšanas loģikai noteiktās prasības ir identiskas ar SPO.IDE.H.140. punkta d) un e) apakšpunktā noteiktajām prasībām, ko piemēro CVR sākšanas un beigšanas loģikai.

SPO.IDE.H.155 Lidojuma parametru un pilotu kabīnes balss sakaru kopējais reģistrators

Atbilstību prasībām par CVR un FDR var nodrošināt, uzstādot vienu kopēju parametru un pilotu kabīnes balss sakaru reģistratoru.

SPO.IDE.H.160 Sēdvietas, sēdekļu drošības jostas un ierobežotājsistēmas

a) Helikopteros uzstāda:

- 1) sēdekli vai posteni katram apkalpes loceklim vai funkciju speciālistam uz klāja;
- 2) sēdekļa drošības jostu katrā sēdekļī un ierobežotājierīces – katrā postenī;
- 3) helikopteros, kam *CofA* pirmo reizi izdots pēc 2012. gada 31. decembra, – drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim; un
- 4) katram lidojuma apkalpes locekļa sēdeklim – sēdekļa drošības jostu ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu, kur iemontēta ierīce, kas automātiski notur sēdētāja ķermeni ātruma straujas samazināšanās gadījumā.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējama vienā punktā.

SPO.IDE.H.165 Pirmās palīdzības komplekti

a) Helikopteros jābūt pirmās palīdzības komplektam.

b) Pirmās palīdzības komplekti:

- 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
- 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.H.175 Papildu skābeklis nehermetizētos helikopteros

a) Nehermetizētiem helikopteriem, ko ekspluatē tādā augstumā, kad vajadzīga skābekļa padeve, saskaņā ar b) apakšpunktu jābūt aprīkoti ar skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīci, ar kuru var uzglabāt vajadzīgo skābekļa daudzumu un nodrošināt tā padevi.

b) Nehermetizētos helikopteros, ko ekspluatē virs tāda lidojuma augstuma, kad barometriskais augstums kabīnes nodaļumā pārsniedz 10 000 pēdu, jāvadā pietiekami daudz elpošanai paredzēta skābekļa, lai apgādātu:

- 1) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums kabīnes nodaļumā ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- 2) visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais augstums kabīnes nodaļumā ir virs 13 000 pēdām.

- c) Neatkarīgi no b) apakšpunkta – noteikta ilguma novirzes starp 13 000 pēdām un 16 000 pēdām var veikt bez skābekļa padeves saskaņā ar norādēm SPO.OP.195. punkta b) apakšpunktā.

SPO.IDE.H.180 Pārnēsājamie ugunsdzēsšanas aparāti

- a) Helikopteros, izņemot ELA2 helikopterus, jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsšanas aparātam:

- 1) lidojumu apkalpes nodalījumā; un
- 2) katrā kabīnes nodalījumā, kas ir nošķirts no lidojumu apkalpes nodalījuma, izņemot, ja lidojumu apkalpe var ērti piekļūt šim nodalījumam.

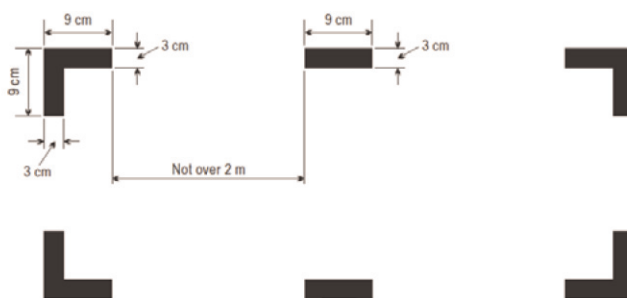
- b) Ugunsdzēsīgās vielas īpašībām un daudzumam jābūt piemērotam tiem ugunsgrēka veidiem, kādi, iespējams, var notikt nodalījumā, kur ugunsdzēsamo aparātu paredzēts lietot, turklāt nodalījumos, kuros ir cilvēki, līdz minimumam jāsamazina toksisko gāzu koncentrācijas risks.

SPO.IDE.H.185 Uzlaušanas vietu marķējums

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

1. attēls

Uzlaušanas vietu marķējums



SPO.IDE.H.190 Avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT)

- a) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai vietu konfigurācijai vairāk par sešām vietām, jābūt:

- 1) automātiskam ELT; un
- 2) vienam glābšanas ELT (ELT(S)) glābšanas plostā vai glābšanas vestē, ja helikopteru ekspluatē tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā triju minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā.

- b) Helikopteros, kas sertificēti maksimālajai vietu konfigurācijai ne vairāk par sešām, jābūt ELT(S) vai personas vietu norādošajai bākai (PLB), ko pārvadā apkalpes loceklis vai funkciju speciālists.

- c) Visu veidu ELT un PLB jāspēj vienlaikus pārraidīt signālus 121,5 MHz un 406 MHz diapazonā.

SPO.IDE.H.195 Lidojumi virs ūdens – helikopteri, kas nav kompleksi helikopteri ar dzinēju

- a) Helikopteros katrai personai, kas tajā atrodas, ir paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai tā būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai posteņa, kuras lietošanai tā paredzēta, ja attiecīgo helikopteri:

- 1) lidojumos virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no cietzemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai

- 2) lidojumos virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no cietzemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 3) paceļoties vai nosēžoties lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir izvietota virs ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.
- c) Helikopterā, ko ekspluatē virs ūdens tādā attālumā no krasta, kas atbilst vairāk nekā 30 minūšu lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā vai 50 jūras jūdžēm, izvēloties mazāko no šiem lielumiem, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai helikopterā jāpārवाद:
- 1) iekārtas avārijas signālu raidīšanai;
 - 2) glābšanas plosti – pietiekams skaits, lai pietiktu visām personām, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, un kas ir novietoti tā, lai būtu ērti pieejami avārijas situācijā; un
 - 3) dzīvības glābšanas ierīces, lai nodrošinātu veicamajam lidojumam atbilstošus dzīvības uzturēšanas līdzekļus.
- d) Lemjot par to, vai visām personām, kas ir helikopterā, jāvalkā a) apakšpunktā prasītās glābšanas vestes, gaisa kuģa kapteinis nosaka izdzīvošanai radīto risku helikopterā esošajām personām piespiedu nosēšanās gadījumā.

SPO.IDE.H.197 Glābšanas vestes – kompleksi helikopteri ar dzinēju

- a) Helikopteros katrai personai uz klāja ir paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai tā būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa vai posteņa, kuras lietošanai tā paredzēta, ja attiecīgo helikopteri:
- 1) ekspluatē lidojumā virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu;
 - 2) ekspluatē lidojumā virs ūdens tālāk par autorotācijas attālumu no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
 - 3) tas paceļas vai nosēžas lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens.
- b) Katru glābšanas vesti aprīko ar elektrisku gaismojumu, lai atvieglinātu cilvēku atrašanu.

SPO.IDE.H.198 Aizsargtērpi – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Katrai personai uz klāja ir aizsargtērps, veicot ekspluatāciju:

- a) lidojumā virs ūdens tādā attālumā no zemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu un kad:
- 1) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes rāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C; vai
 - 2) paredzamais glābšanas laiks pārsniedz paredzamo izdzīvošanas laiku; vai

b) gaisa kuģa kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, kurā ņemti vērā šādi apstākļi:

- 1) lidojumos virs ūdens tālāk par attālumu no zemes, ko var veikt autorotācijas režīmā, vai attālumā, kādā var veikt drošu piespiedu nosēšanos, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu; un
- 2) gaisa kuģa kapteinim pieejamā meteoroloģiskā informācija vai prognozes rāda, ka lidojuma laikā ūdens temperatūra jūrā būs zemāka par plus 10 °C.

SPO.IDE.H.199 Glābšanas plosti, glābšanas ELT un izdzīvošanas aprīkojums tālos lidojumos virs ūdens – kompleksi helikopteri ar dzinēju

Helikopterus, ko ekspluatē:

- a) lidojumā virs ūdens tālāk nekā 10 minūšu lidojuma attālumā standarta kreisēšanas ātrumā no zemes, ja kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters spēj uzturēt horizontālu lidojumu; vai
- b) veicot lidojumu virs ūdens attālumā, kas atbilst vairāk nekā triju minūšu lidojuma attālumam standarta kreisēšanas ātrumā, kad kritiskā dzinēja atteices gadījumā helikopters nespēj uzturēt horizontālu lidojumu, un ja kapteinis tā nolēmis pēc riska novērtējuma, jābūt šādam aprīkojumam:
 - 1) vismaz vienam glābšanas plostam, kura standarta ietilpība nav mazāka par maksimālo cilvēku skaitu helikopterā un kurš novietots tā, lai ārkārtas gadījumā tas būtu viegli pieejams lietošanai;
 - 2) katram glābšanas plostam vismaz viens glābšanas ELT (ELT(S)); un
 - 3) dzīvības glābšanas aprīkojums, tostarp paredzētajam lidojumam atbilstīgi dzīvības uzturēšanas līdzekļi.

SPO.IDE.H.200 Izdzīvošanas aprīkojums

Helikopteriem, ko ekspluatē virs apgabaliem, kuros meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt aprīkoti ar:

- a) signalizācijas ierīcēm avārijas signālu raidīšanai;
- b) vismaz vienu izdzīvošanas ELT (ELT(S)); un
- c) izdzīvošanas papildu aprīkojumu maršrutam, kuru paredzēts nolidot, ņemot vērā gaisa kuģi atrodošos personu skaitu.

SPO.IDE.H.201 Papildu prasības helikopteriem, ar kuriem veic darbības atklātā jūrā nelabvēlīgā jūras apvidū – kompleksi helikopteri ar dzinēju

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

- a) Ja gaisa kuģa 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 izdzīvošanas laiku, vai ja lidojums paredzēts naktī, visiem apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem uz klāja ir aizsargtērps.
- b) Visi glābšanas plosti, ko helikopterā ved atbilstīgi SPO.IDE.H.199. punktā noteiktajām prasībām, ir izvietoti tā, lai tos varētu lietot jūras apstākļos, kuros tika novērtēta helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, peldēšanas un balansēšanas rādītāju atbilstība sertifikācijas prasībām attiecībā uz piespiedu nosēšanos uz ūdens.
- c) Helikopteram uzstāda avārijas apgaismojuma sistēmu ar neatkarīgu barošanas padevi, kas nodrošina salona vispārējo apgaismojumu, tādējādi atvieglinot helikoptera evakuāciju.

- d) Visas avārijas izejas, arī apkalpes avārijas izejas un to atvēršanas ierīces ir skaidri marķētas, lai gan dienas gaismā, gan tumsā cilvēkiem helikopterā norādītu izeju atrašanās vietas. Šiem marķējumiem jābūt redzamiem arī tad, ja helikopters ir apgāzies un salons iegrimis.
- e) Visām neatvāžamām durvīm, kas paredzētas kā avārijas izejas pēc helikoptera piespiedu nosēšanās uz ūdens, ir ierīces, kas notur tās atvērtā stāvoklī, lai tās netraucētu izkļūt no helikoptera visiem cilvēkiem, kas ir uz tā klāja, jebkuros apstākļos uz jūras, noturot tās tādā maksimālā platumā, kas nepieciešams attiecīgajos piespiedu nosēšanās uz ūdens un dreifēšanas apstākļos.
- f) Visas durvis, logi vai citas atveres kabīnes nodalījumā, ko paredzēts izmantot evakuācijai zem ūdens, aprīko tā, lai avārijas gadījumā tās būtu atveramas.
- g) Glābšanas vestes valkā visu laiku, izņemot gadījumus, kad funkciju speciālistam vai apkalpes locekļiem, kuriem glābšanas veste ir paredzēta, ir aizsargtērps, kam vienlaikus ir aizsargtērpa un glābšanas vestes funkcijas.

SPO.IDE.H.202 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, noenkurošanu vai manevrēšanu uz ūdens, atbilstīgi attiecīgā helikoptera izmēram, svaram un apkalpošanas tipam; un
- b) attiecīgā gadījumā – iekārtas skaņas signālu radīšanai, kā noteikts starptautiskajos noteikumos par sadursmju novēršanu uz jūras.

SPO.IDE.H.203 Visu helikopteru piespiedu nosēšanās uz ūdens lidojumos virs ūdens

Kompleksi helikopteriem ar dzinēju, kurus ekspluatē lidojumos virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tādā attālumā no cietzemes, kas atbilst vairāk nekā 10 minūšu ilgam lidojumam standarta kreisēšanas ātrumā, un helikopteriem, kuri nav kompleksi helikopteri ar dzinēju un ar kuriem lido virs ūdens nelabvēlīgā apvidū tālāk par 50 jūras jūdžiem no cietzemes:

- a) jābūt konstruētiem, lai tie varētu nosēsties uz ūdens saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem;
- b) saskaņā ar attiecīgajiem lidojumderīguma noteikumiem jābūt sertificētiem nosēdināšanai uz ūdens; vai
- c) jābūt aprīkoti ar avārijas peldierīcēm.

SPO.IDE.H.205 Individuālais aizsargaprīkojums

Katra persona, kas atrodas uz gaisa kuģa klāja, valkā individuālo aizsargaprīkojumu atbilstīgi veicamās darbības veidam.

SPO.IDE.H.210 Radioaustiņas

Ikreiz, kad jāizmanto radiosakaru un/vai radionavigācijas sistēma, katram noteikumos paredzētam pilotam, apkalpes loceklim un/vai funkciju speciālistam savā postenī helikopterā ir radioaustiņas ar mikrofonu vai līdzīga iekārta ar pārraides pogu uz vadības pulsts.

SPO.IDE.H.215 Radiosakaru iekārtas

- a) Helikopteros, ko ekspluatē saskaņā ar IFR vai naktī, vai tad, ja to nosaka piemērojamās gaisa telpas prasības, jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru normālos radiopārraides apstākļos iespējams:
 - 1) īstenot divvirzienu sakarus lidlauka kontroles nolūkos;
 - 2) saņemt meteoroloģisko informāciju;

- 3) jebkurā brīdī lidojuma laikā īstenot divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām frekvencēs, ko noteikusi atbilstīgā iestāde; un
 - 4) nodrošināt sakarus aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.
- b) Ja nepieciešamas vairākas sakaru iekārtas, tām jābūt savstarpēji neatkarīgām tādā mērā, lai vienas iekārtas kļūme neizraisītu kļūmi nevienā citā iekārtā.
- c) Ja nepieciešama radiosakaru sistēma un SPO.IDE.H.135. punktā prasīta arī lidojumu apkalpes iekšējo sakaru sistēma, helikopteros jābūt pārraides pogai uz lidojuma vadības iekārtām katra pilota un apkalpes locekļa postenī.

SPO.IDE.H.220 Navigācijas iekārtas

- a) Helikopteros jābūt navigācijas iekārtām, kas vajadzīgas, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

- 1) ATS lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un
 - 2) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.
- b) Helikopteru navigācijas iekārtai jābūt pietiekamai, lai nodrošinātu, ka vienas iekārtas pozīcijas atteices gadījumā ikvienā lidojuma posmā pārējās ierīces nodrošinātu drošu navigāciju saskaņā ar a) apakšpunktu vai droši ļautu pabeigt atbilstīgus darbpārtrauces pasākumus.
- c) Helikopteros, ko izmanto lidojumiem, kad nosēšanās paredzēta IMC, jābūt navigācijas aprīkojumam, kas vadītu nolaišanos līdz punktam, no kura iespējams nosēsties, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi. Šim aprīkojumam jāspēj sniegt šādus norādījumus par katru lidlauku, kur tai paredzēts nosēsties IMC, kā arī par visiem paredzētajiem rezerves lidlaukiem.

SPO.IDE.H.225 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, helikopteros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

2. SADAĻA

Planieri

SPO.IDE.S.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamajām lidojumperīguma prasībām, ja tie:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas kontrolēšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.S.145. punkta prasības;
 - 3) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.S.150. punkta prasības; vai
 - 4) ir uzstādīti planierī.
- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) neatkarīgi pārnēsājamie lukturīši,

- 2) precīzs hronometrs; un
 - 3) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt planiera lidojumderīgumu.
- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt pa rokai vai sasniedzamiem no posteņa, kur sēž lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.S.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas vai trūkst kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgajiem planiera instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) planieri ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz planieri attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamajām lidojumderīguma prasībām.

SPO.IDE.S.115 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti

a) Planieriem, ko ekspluatē dienā saskaņā ar VFR, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- 1) magnētisko kursu – planieros ar dzinēju;
 - 2) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 3) barometrisku augstumu; un
 - 4) izmērīto gaisa ātrumu.
- b) Planieriem, ko lieto apstākļos, kad planieri nevar noturēt vēlamajā telpiskajā stāvoklī, neizmantojot vismaz vienu papildu instrumentu, papildus a) apakšpunktā minētajam jābūt aprīkoti ar ierīcēm, ar ko mēra un parāda:
- 1) vertikālo ātrumu;
 - 2) telpisko stāvokli vai griešanos un slidēšanu; un
 - 3) magnētisko kursu.

SPO.IDE.S.120 Lidošana mākoņos – lidojumu un navigācijas instrumenti

Planieriem, ar kuriem veic lidojumus mākoņos, jābūt aprīkoti ar ierīcēm, kas mēra un parāda:

- a) magnētisko kursu;

- b) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
- c) barometrisko augstumu;
- d) izmērīto gaisa ātrumu;
- e) vertikālo ātrumu; un
- f) telpisko stāvokli vai griešanos un slīdēšanu.

SPO.IDE.S.125 Sēdekļi un ierobežotājsistēmas

a) Planjeros jābūt:

- 1) sēdeklim katrai personai, kas tajā atrodas; un
- 2) sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu katram sēdeklim atbilstīgi AFM.

b) Sēdekļa drošības jostai ar ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu jābūt atsprādzējama vienā punktā.

SPO.IDE.S.130 Papildu skābeklis

Planjeros, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un
- b) visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

SPO.IDE.S.135 Lidojumi virs ūdens

Planjeros, ko ekspluatē virs ūdens, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām planierī piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste vai līdzvērtīga individuāla peldierīce, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas sēdekļa, kuras lietošanai tā paredzēta;
- b) avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT) vai personas vietu norādošā bāka (PLB), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai funkciju speciālists un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai, veicot lidojumu:
 - 1) virs ūdens tālāk par planēšanas attālumu no zemes; vai
 - 2) vietā, kur pacelšanās vai nolaišanās trajektorija ir tā izvietota virs ūdens, ka nelaimes gadījumā būtu vajadzīga piespiedu nosēšanās uz ūdens.

SPO.IDE.S.140 Izdzīvošanas aprīkojums

Planjeros, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

SPO.IDE.S.145 Radiosakaru iekārtas

- a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.
- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

SPO.IDE.S.150 Navigācijas iekārtas

Planjeros jābūt visām nepieciešamajām navigācijas iekārtām, lai varētu turpināt lidojumu saskaņā ar:

- a) ATS lidojuma plānu (vajadzības gadījumā); un
- b) piemērojamām prasībām par gaisa telpu.

SPO.IDE.S.155 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, planjeros jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

4. SADAĻA**Baloni****SPO.IDE.B.100 Instrumenti un iekārtas – vispārējās prasības**

- a) Šajā apakšdaļā prasītie instrumenti un iekārtas jāapstiprina saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām, ja tie:
- 1) tiek lietoti lidojumu apkalpes vajadzībām lidojuma trajektorijas noteikšanai;
 - 2) tiek lietoti, lai izpildītu SPO.IDE.B.145. punkta prasības; vai
 - 3) ir uzstādīti balonā.
- b) Šādām vienībām, ja tās prasa šī apakšdaļa, iekārtu apstiprinājums nav vajadzīgs:
- 1) neatkarīgi pārnēsājami lukturīši;
 - 2) precīzie hronometri;
 - 3) pirmās palīdzības komplekti; un
 - 4) izdzīvošanas un signalizācijas iekārtas.
- c) Instrumentiem un iekārtām, kas nav prasītas šajā apakšdaļā, kā arī citām iekārtām, kas nav prasītas citos piemērojamajos pielikumos, bet ko ved lidojumā, jāatbilst šādām prasībām:
- 1) šo instrumentu, iekārtu vai piederumu sniegto informāciju lidojumu apkalpe neizmanto, lai nodrošinātu atbilstību Regulas (EK) Nr. 216/2008 I pielikumam; un
 - 2) šie instrumenti un iekārtas – arī atteices vai nepareizas darbības gadījumā – nedrīkst ietekmēt balona lidojumperīgumu.

- d) Instrumentiem un iekārtām jābūt pa rokai vai sasniedzamiem no posteņa, kur norīkoti lidojumu apkalpes locekļi, kam jālieto šie instrumenti un iekārtas.
- e) Visam vajadzīgajam avārijas aprīkojumam jābūt ērti sasniedzamam tūlītējai lietošanai.

SPO.IDE.B.105 Obligātās iekārtas lidojumā

Lidojumu nedrīkst veikt, ja nedarbojas kāds no plānotajā lidojumā vajadzīgiem balona instrumentiem, iekārtām vai funkcijām, izņemot gadījumus, kad:

- a) balonu ekspluatē saskaņā ar MEL, ja tas izveidots; vai
- b) uz balonu attiecas lidošanas atļauja, kas izdota saskaņā ar piemērojamām lidojumperīguma prasībām.

SPO.IDE.B.110 Ekspluatācijas gaismas

Balonus, ko ekspluatē naktī, jābūt:

- a) sadursmes novēršanas gaismām;
- b) līdzekļiem, ar ko pienācīgi apgaismot visus balona drošai ekspluatācijai nepieciešamos instrumentus un iekārtas;
- c) neatkarīgam pārnēsājamam lukturītim.

SPO.IDE.B.115 Ekspluatācija saskaņā ar VFR – lidojumu un navigācijas instrumenti un saistītas iekārtas

Dienas lidojumos saskaņā ar VFR balonos jābūt:

- a) ierīcēm, kas rāda dreifēšanas virzienu; un
- b) iekārtām, ar kurām mēra un parāda:
 - 1) laiku stundās, minūtēs un sekundēs;
 - 2) vertikālo ātrumu, ja prasīts AFM; un
 - 3) barometrisko augstumu, ja prasīts AFM, ja to nosaka gaisa telpas prasības vai augstums jākontrolē skābekļa lietošanas dēļ.

SPO.IDE.B.120 Pirmās palīdzības komplekti

- a) Balonos jābūt pirmās palīdzības komplektam.
- b) Pirmās palīdzības komplekti:
 - 1) ir viegli pieejami lietošanai; un
 - 2) tiek regulāri atjaunināti.

SPO.IDE.B.121 Papildu skābeklis

Balonus, ko lieto barometriskajā augstumā virs 10 000 pēdām, jābūt skābekļa uzglabāšanas un padeves ierīcei, ar kuru var pārvadāt pietiekami daudz elpošanas skābekļa, lai apgādātu:

- a) apkalpes locekļus jebkurā periodā, kas ir ilgāks nekā 30 minūtes, kad barometriskais augstums ir no 10 000 pēdām līdz 13 000 pēdām; un

b) visus apkalpes locekļus un funkciju speciālistus visu laiku, kamēr barometriskais augstums ir virs 13 000 pēdām.

SPO.IDE.B.125 Pārnēsājami ugunsdzēsšanas aparāti

Karstā gaisa balonos jābūt vismaz vienam pārnēsājamam ugunsdzēsšanas aparātam, ja tas paredzēts piemērojamajās sertifikācijas specifikācijās.

SPO.IDE.B.130 Lidojumi virs ūdens

Balonos, ko ekspluatē virs ūdens, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska novērtējumam nosaka, vai ir jāpārvadā:

- a) katrai personai uz klāja paredzēta glābšanas veste, kas jāvalkā vai jānovieto tā, lai būtu viegli pieejama no tās personas atrašanās vietas, kuras lietošanai tā paredzēta;
- b) avārijas vietas noticejraidītājs (ELT) vai personas vietu norādošā bāka (PLB), ko pārvadā kāds apkalpes loceklis vai funkciju speciālists un kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē; un
- c) iekārta avārijas signālu raidīšanai.

SPO.IDE.B.135 Izdzīvošanas aprīkojums

Balonos, ar ko lido virs teritorijām, kur meklēšana un glābšana būtu īpaši apgrūtināta, jābūt signālierīcēm un dzīvības glābšanas ierīcēm, kas piemērotas pārlidojamajām teritorijām.

SPO.IDE.B.140 Dažādas ierīces

Balonos jābūt aizsargcimdiem katram apkalpes loceklim.

a) Karstā gaisa baloniem jābūt aprīkoti ar:

- 1) alternatīvu aizdedzes avotu;
- 2) līdzekļiem, ar ko mēra un norāda degvielas daudzumu;
- 3) ugunsdzēsšanas segai vai ugunsdrošam pārsegam; un
- 4) vismaz 25 m garai atsaitei.

b) Gāzes balonu aprīkojumā jābūt:

- 1) nazim; un
- 2) vismaz 20 m garai atsaitei, kas izgatavota no dabiskās šķiedras vai statisko elektrību vadoša materiāla.

SPO.IDE.B.145 Radiosakaru iekārtas

a) Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, balonos jābūt radiosakaru iekārtai, ar kuru var veikt divvirzienu sakarus ar aeronavigācijas stacijām vai izmantot frekvences, kas noteiktas šīs gaisa telpas prasībās.

- b) Ja prasīts a) apakšpunktā, radiosakaru iekārtai jānodrošina sakari aeronavigācijas avārijas frekvencē 121,5 MHz.

SPO.IDE.B.150 Transponders

Ja attiecīgi prasīts noteikumos par gaisa telpu, kur veic lidojumu, balonos jābūt uzstādītam sekundārās novērošanas radiolokatora (SSR) transponderam, kas spēj veikt visas vajadzīgās funkcijas.

E APAKŠDAĻA

ĪPAŠAS PRASĪBAS

1. SADAĻA

Ārēju virvēs iekārtu kravu pārvadāšana ar helikopteriem (HESLO)

SPO.SPEC.HESLO.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz HESLO precizē:

- a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL) (attiecīgā gadījumā);
- b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;
- c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;
- d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;
- e) veikspējas kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt HESLO ekspluatāciju;
- f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.HESLO.105 Īpašais HESLO aprīkojums

Helikopteros uzstāda vismaz:

- a) vienu kravas drošības spoguļi vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi(-us)/kravu; un
- b) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.

SPO.SPEC.HESLO.110 Bīstamu izstrādājumu pārvadājumi

Ekspluatants, kas pārvadā bīstamus izstrādājumus no bezapkalpes vietām vai no attālām vietām, vai arī uz tām, sniedz pieteikumu kompetentajai iestādei, lai saņemtu atbrīvojumu no Tehnisko instrukciju noteikumiem, ja ekspluatants paredzējis neievērot šo instrukciju noteikumus.

2. SADAĻA

Ārējo kravu ekspluatācija, kurā piedalās cilvēki (HEC)

SPO.SPEC.HEC.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz HEC precizē:

- a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL) (attiecīgā gadījumā);
- b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;

- c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;
- d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;
- e) veikspējas kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu veikt HEC darbības;
- f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.HEC.105 Īpašs HEC aprīkojums

a) Helikopteros uzstāda:

- 1) aprīkojumu darbībām ar vinču vai kravas āķi;
- 2) vienu kravas drošības spoguli vai citu līdzekli, ar ko apskatīt āķi; un
- 3) vienu iekraušanas mērītāju, ja vien kravas svaru nenosaka ar kādu citu metodi.

b) Visa vinčas un kravas āķa aprīkojuma uzstādīšanai, kā arī vēlākiem pārveidojumiem vajadzīga paredzētajai funkcijai atbilstīga lidojumderīguma apliecība.

3. SADAĻA

Izpletņu ekspluatācija (PAR)

SPO.SPEC.PAR.100 Standarta ekspluatācijas procedūras

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz PAR precizē:

- a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL) (attiecīgā gadījumā);
- b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;
- c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;
- d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;
- e) snieguma kritērijus, kas jāizpilda, lai varētu ekspluatēt izpletņus;
- f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.PAR.105 Apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pārvadāšana

Prasības attiecībā uz funkciju speciālista uzdevumiem, kas noteiktas SPO.GEN.106. punkta c) apakšpunktā, funkciju speciālistiem, kas veic izpletņlēcšanu, nepiemēro.

SPO.SPEC.PAR.110 Sēdvietas

Neatkarīgi no SPO.IDE.A.160. punkta a) apakšpunkta un SPO.IDE.H.160. punkta a) apakšpunkta 1. punkta gaisa kuģa grīdu var izmantot kā sēdvietu, ja vien ir pieejamas ierīces funkciju speciālistu noturēšanai vai piesprādzēšanai.

SPO.SPEC.PAR.115 Papildu skābeklis

Neatkarīgi no SPO.OP.195. punkta a) apakšpunkta prasība par papildu skābekļa lietošanu neattiecas uz apkalpes locekļiem, izņemot gaisa kuģa kapteini, un funkciju speciālistiem, kas veic specializētā uzdevuma izpildei nepieciešamos pienākumus, kad salons atrodas augstumā:

- a) virs 13 000 pēdām – ne ilgāk par 6 minūtēm;
- b) virs 15 000 pēdām – ne ilgāk par 3 minūtēm.

SPO.SPEC.PAR.120 Lidojumi virs ūdens

Balonus, ko ekspluatē virs ūdens, pārvaldājam vairāk par sešām personām, gaisa kuģa kapteinis izvērtē izdzīvošanai radīto risku personām balonā piespiedu nosēšanās gadījumā un atbilstīgi riska izvērtējumam nosaka, vai ir jāpārvalda avārijas vietas noteicējraidītājs (ELT), kas vienlaikus spēj raidīt 121,5 MHz un 406 MHz frekvencē.

SPO.SPEC.PAR.125 Bīstamu kravu izmešana

Neatkarīgi no SPO.GEN.155. punkta izpletņlēcēji drīkst lēkt no gaisa kuģa, lai veiktu izpletņlēcēšanas paraugdemonstrējumus, virs blīvi apdzīvotiem pilsētu apgabaliem, ciematiem vai iedzīvotāju apmetnēm, vai virs cilvēku pulcēšanās vietām brīvā dabā, ja izpletņlēcējiem ir līdzīgu dūmu ierīces, kas izgatavotas šādam mērķim.

4. SADAĻA**Figūrlidojumi (ABF)****SPO.SPEC.ABF.100 Standarta ekspluatācijas procedūras**

Standarta ekspluatācijas procedūrās attiecībā uz ABF precizē:

- a) vajadzīgās ierīces, arī šo ierīču ekspluatācijas ierobežojumus un attiecīgas pozīcijas obligāto iekārtu sarakstā (MEL) (attiecīgā gadījumā);
- b) apkalpes sastāvu un prasības attiecībā uz apkalpes locekļu un funkciju speciālistu pieredzi;
- c) apkalpes locekļiem un funkciju speciālistiem vajadzīgo apmācību, lai viņi varētu pildīt savus uzdevumus, kā arī vajadzīgo kvalifikāciju un ieņemamo amatu personām, kas apkalpes locekļus un funkciju speciālistus apmāca;
- d) apkalpes locekļu un funkciju speciālistu atbildību un pienākumus;
- e) veikspējas kritērijus, kas jāievēro, lai veiktu figūrlidojumus;
- f) standarta, nestandarta un ārkārtas procedūras.

SPO.SPEC.ABF.105 Dokumenti, rokasgrāmatas un informācija, kam jābūt gaisa kuģī

No SPO.GEN.140. punkta a) apakšpunktā uzskaitītajiem dokumentiem gaisa kuģī figūrlidojumu laikā nav jābūt:

- a) sīkai informācijai par reģistrēto ATS lidojuma plānu (attiecīgā gadījumā);
- b) plānotā lidojuma maršruta/apgabala un visu iespējamu noviržu dēļ paredzamo maršrutu jaunākās un atbilstīgās aeronavigācijas kartēm;
- c) procedūrām un vizuālajiem brīdinājuma signāliem, ko izmanto, pārtverot gaisa kuģi, vai tad, ja gaisa kuģis ir pārtverts; un
- d) informācijai par meklēšanas un glābšanas dienestiem plānotā lidojuma apgabalā.

SPO.SPEC.ABF.115 Aprīkojums

Figūrlidojumiem jāpiemēro šādas prasības attiecībā uz aprīkojumu:

- a) pirmās palīdzības komplekts, kā noteikts SPO.IDE.A.165. punktā un SPO.IDE.H.165. punktā;
 - b) pārnēsājamais ugunsdzēsšanas aparāts, kā noteikts SPO.IDE.A.180. punktā un SPO.IDE.H.180. punktā; un
 - c) atrašanās vietas raidītājs vai personas vietu norādošā bāka, kā noteikts SPO.IDE.A.190. punktā un SPO.IDE.H.190. punktā.”
-