



Eiropas Savienības
Padome

Briselē, 2016. gada 9. novembrī
(OR. en)

Starpiestāžu lieta:
2015/0277 (COD)

13505/16
ADD 2

LIMITE

AVIATION 215
CODEC 1490
RELEX 867

ZIŅOJUMS

Sūtītājs:	Padomes Ģenerālsekretariāts
Saņēmējs:	Pastāvīgo pārstāvju komiteja (I)
Iepr. dok. Nr.:	13219/16 ADD1 REV 1
K-jas dok. Nr.:	14991/15 AVIATION 152 CODEC 1667 RELEX 1014
Temats:	<i>Gatavošanās <u>Transporta, telekomunikāciju un enerģētikas padomes 2016. gada 1. decembra sanāksmei</u></i> Priekšlikums – EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULA par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un ar ko izveido Eiropas Savienības Aviācijas drošības aģentūru un atceļ Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008 – vispārēja pieeja

I PIELIKUMS

Regulas 2. panta 3. punkta d) apakšpunktā minētie gaisa kuģi

1. Pilotējamu gaisa kuģu kategorijas, uz kuriem šī regula neattiecas:
 - a) vēsturiski gaisa kuģi, kas atbilst šādiem kritērijiem:
 - i) gaisa kuģi, kuru:
 - sākotnējā konstrukcija izstrādāta pirms 1955. gada 1. janvāra un
 - ražošana izbeigta pirms 1975. gada 1. janvāra;
 - vai
 - ii) gaisa kuģi ar neapšaubāmu vēsturisku nozīmi, kas saistīta ar:
 - dalību ievērojamā vēsturiskā notikumā;
 - būtisku sasniegumu aviācijas attīstībā vai
 - būtisku nozīmi kādas dalībvalsts bruņotajiem spēkiem;
 - b) gaisa kuģi, kas īpaši konstruēti vai pārveidoti zinātniskai izpētei, eksperimentāliem vai zinātniskiem mērķiem un ko paredzēts ražot ļoti ierobežotā skaitā;
 - c) gaisa kuģi, ko vismaz 51 % apjomā ir būvējis amatieris vai amatieru bezpeļņas apvienība savām vajadzībām un bez jebkāda komerciāla mērķa;
 - d) gaisa kuģi, kas izmantoti bruņotajos spēkos, ja Aģentūra tāda tipa gaisa kuģiem nav apstiprinājusi konstrukcijas standartu;

- e) ¹ lidmašīnas, kuru iekritiena ātrums vai minimālais stabila lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā nepārsniedz 35 mezglus kalibrētā gaisa ātruma (*CAS*), [...] motorpiedziņas izpletni, planieri un planieri ar dzinēju, kam nav vairāk par divām sēdvietām un kam dalībvalstu reģistrētā maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) nepārsniedz:

	Sauszemes lidmašīna	[...] / motorpiedziņas izpletnis / planieri ar dzinēju	Planieri	Amfībijlidmašīna vai hidroplāns [...]	Pilnās glābšanas izpletnu sistēma
Vienvietīga	350 kg <i>MTOM</i>	300 kg <i>MTOM</i>	250 kg <i>MTOM</i>	Papildu 30 kg <i>MTOM</i>	Papildu 15 kg <i>MTOM</i>
Divvietīga	500 kg <i>MTOM</i>	450 kg <i>MTOM</i>	400 kg <i>MTOM</i>	Papildu 45 kg <i>MTOM</i>	Papildu 25 kg <i>MTOM</i>
Ja amfībijlidmašīna vai hidroplāns [...] darbojas gan kā hidroplāns [...], gan kā sauszemes lidmašīna [...], tam jābūt zemākam par piemērojamo <i>MTOM</i> ierobežojumu.					

i) [...];

ii) [...];

¹ BE atbalsta iepriekšējo prezidentvalsts tekstu, bet ir gatava būt elastīga.

iii) [...];

iv) [...];

v) [...];

vi) [...];

vii) [...];

viii) [...];

f) vienvietīgi un divvietīgi žiroplāni **un helikopteri**, kuru *MTOM* nepārsniedz 560 kg;

g) [...];

h) tādu gaisa kuģu kopijas, kas atbilst a) vai d) punktā noteiktiem kritērijiem, kuru konstrukcija ir līdzīga oriģinālajiem gaisa kuģiem;

i) vienvietīgi vai divvietīgi gaisa baloni un dirižabļi, kuru maksimālais projektētais apjoms karstā gaisa gadījumā nepārsniedz 1200 m³ un citu pacelšanās gāzu gadījumā nepārsniedz 400 m³;

j) visi citi gaisa kuģi, kuru maksimālā konstrukcijas masa kopā ar degvielu nepārsniedz 70 kg.

2. Turklāt šo regulu nepiemēro gaisa kuģiem atsaitē bez dzinējsistēmas, ja atsaites maksimālais garums ir 50 m un:

a) maksimālā pacelšanās masa, ieskaitot lietderīgo slodzi, ir mazāka nekā 25 kg; vai

b) par gaisu vieglāku gaisa kuģu gadījumā – apjoms ir mazāks nekā 40 m³.

II PIELIKUMS

Lidojumperīguma pamatprasības

1. RAŽOJUMA INTEGRITĀTE

Ražojuma integritāte jā saglabā visos paredzamajos lidojuma apstākļos gaisa kuģa ekspluatācijas laikā. Atbilstība visām prasībām jā pierāda ar novērtējumu vai analīzi, ko vajadzības gadījumā papildina ar testiem.

1.1. **Konstrukcijas un materiāli**

1.1.1. Konstrukcijas integritāti nodrošina, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu gaisa kuģa, tostarp tā dzinējsistēmas, ekspluatācijas režīmu diapazonu, un uztur gaisa kuģa ekspluatācijas laikā.

1.1.2. Visām gaisa kuģa daļām, kuru atteice varētu mazināt konstrukcijas integritāti, jā atbilst turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem un jābūt bez bojājošas deformācijas vai atteices. Tas attiecas uz visiem elementiem ar ievērojamu masu un to stiprinājumiem.

- a) Jāņem vērā visas slodžu kombinācijas, kas ir pamatoti sagaidāmas, ievērojot un pietiekami pārsniedzot svaru, smaguma centra darbības lauku, ekspluatācijas režīmu diapazonu un gaisa kuģa ekspluatācijas laiku. Tās ietver slodzes brāzmu, manevrēšanas, spiediena uzturēšanas, kustīgu virsmu, vadības un dzinējsistēmu darbības dēļ gan lidojumā, gan uz zemes.
- b) Jāņem vērā slodzes un iespējamās atteices, kas rodas, veicot avārijas nosēšanos uz zemes vai ūdenī.
- c) Atbilstīgi ekspluatācijas veidam konstrukcijas reakcijā uz šīm slodzēm jāietver dinamiskie efekti, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju.

- 1.1.3. Gaisa kuģim jābūt bez jebkādas aeroelastiskas nestabilitātes, un tas nedrīkst pārmērīgi vibrēt.
- 1.1.4. Gaisa kuģa ražošanā izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināmas un reproducējamās konstrukcijas īpašības. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistītas ar ekspluatācijas vidi.
- 1.1.5. Ciktāl tas ir praktiski iespējams, ir jānodrošina, ka cikliskas slodzes, vides degradācijas, nejauša un atsevišķa bojājuma sekas nesamazina konstrukcijas integritāti zem pieļaujamā atlikušās izturības līmeņa. Šajā ziņā jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

1.2. Dzinējsistēma

- 1.2.1. Dzinējsistēmas (t. i., dzinēja un attiecīgā gadījumā propellera) integritāte jāpierāda, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu dzinējsistēmas ekspluatācijas režīmu diapazonu, un jāuztur dzinējsistēmas ekspluatācijas laikā, ņemot vērā dzinējsistēmas lomu vispārējā gaisa kuģa drošības koncepcijā.
- 1.2.2. Dzinējsistēmai noteiktajās robežās jārada prasītā vilce vai jauda visos attiecīgajos lidojuma apstākļos, ņemot vērā vides iespaidu un apstākļus.
- 1.2.3. Dzinējsistēmas ražošanā izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināma un reproducējama strukturālā noturība. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistītas ar ekspluatācijas vidi.
- 1.2.4. Cikliskas slodzes, vides degradācijas un darbības traucējumu sekas un iespējamās turpmākas daļu atteices nedrīkst samazināt dzinējsistēmas integritāti zem pieļaujamā līmeņa. Šajā ziņā jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

1.2.5. Jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi, informācija un prasības drošai un pareizai dzinējsistēmas saskarnei ar gaisa kuģi.

1.3. Sistēmas un iekārtas (izņemot neuzstādītās ierīces)

1.3.1. Gaisa kuģim nedrīkst būt konstrukcijas pazīmes vai detaļas, kas izrādījušās bīstamas.

1.3.2. Gaisa kuģim, tostarp tām sistēmām un iekārtām, kas nepieciešamas tipa konstrukcijas novērtēšanai vai saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem, jādarbojas, kā paredzēts, jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu gaisa kuģa ekspluatācijas režīmu diapazonu, pienācīgi ņemot vērā sistēmu vai iekārtu darbības vidi. Citas sistēmas vai iekārtas, kas nav nepieciešamas tipa sertifikācijai vai saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem, neatkarīgi no to pareizas vai nepareizas darbības nedrīkst mazināt drošību un nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt jebkuras citas sistēmas vai iekārtas pareizu darbību. Sistēmām un iekārtām jābūt vadāmām bez sevišķām prasmēm vai pārmērīga spēka.

1.3.3. Gaisa kuģa sistēmas un iekārtas, aplūkojot atsevišķi un savstarpējā saistībā, jākonstruē tā, lai nekādu katastrofālu atteices stāvokli neradītu viena atteice, kas nav ļoti neiespējama, un ir jābūt apgriezti proporcionālai attiecībai starp atteices stāvokļa iespējamību un tā seku nopietnību attiecībā uz gaisa kuģi un tajā esošajām personām. Attiecībā uz minēto vienas atteices kritēriju ir pieņemts, ka pienācīgs atbrīvojums jāizdara atkarībā no gaisa kuģa izmēriem un kopējās konfigurācijas un ka tas var ļaut neievērot šo vienas atteices kritēriju attiecībā uz dažām daļām un dažām sistēmām helikopteros un mazās lidmašīnās.

- 1.3.4. Informācija, kas vajadzīga, lai droši veiktu lidojumu, un informācija par nedrošiem stāvokļiem jāsniedz apkalpei vai attiecīgā gadījumā tehniskās apkopes personālam skaidri, sistemātiski un nepārprotami. Sistēmas, iekārtas un vadības ierīces, tostarp norādes un paziņojumi, jākonstruē un jāizvieto tā, lai pēc iespējas novērstu kļūdas, kas varētu veicināt bīstamības rašanos.
- 1.3.5. Jāveic piesardzības pasākumi konstruējot, lai samazinātu tādu bīstamību gaisa kuģim un tajā esošajām personām, ko gaisa kuģim rada pamatota gan iekšēju, gan ārēju, tostarp informācijas drošības, draudu iespēja; tostarp jāveic drošības pasākumi aizsardzībai pret iespējamu būtisku atteici vai traucējumu jebkurā neuzstādītā ierīcē.

1.4. Neuzstādītas ierīces

- 1.4.1. Neuzstādītām ierīcēm jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos jāveic paredzētās drošības funkcijas vai funkcijas, kas attiecas uz drošību, ja vien minētās funkcijas nevar veikt arī ar citiem līdzekļiem.
- 1.4.2. Neuzstādītām ierīcēm jābūt vadāmām bez sevišķām prasmēm vai pārmērīga spēka.
- 1.4.3. Neuzstādītas ierīces jākonstruē tā, lai pēc iespējas novērstu kļūdas, kas varētu veicināt bīstamības rašanos.
- 1.4.4. Neuzstādītas ierīces neatkarīgi no to pareizas vai nepareizas darbības nedrīkst mazināt drošību un nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt jebkuras citas iekārtas, sistēmas vai ierīces pareizu darbību.

1.5. Lidojumderīguma uzturēšana

- 1.5.1. Lai nodrošinātu, ka lidojumderīguma standartu, kas attiecas uz gaisa kuģa tipu un jebkuru saistīto daļu, saglabā visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku, jāizstrādā un jādara pieejami visi vajadzīgie dokumenti, tostarp lidojumderīguma uzturēšanas norādījumi.

- 1.5.2. Jāparedz līdzekļi, kas pēc vajadzības ļautu pārbaudīt, regulēt, eļļot, izņemt daļas un neuzstādītas ierīces vai aizstāt tās ar citām, lai nodrošinātu pastāvīgu lidojumderīgumu.
- 1.5.3. Norādījumiem attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanu jābūt rokasgrāmatas vai pēc vajadzības rokasgrāmatu formā, atkarībā no nodrošināmo datu daudzuma. Rokasgrāmatās jābūt norādījumiem par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācijai, bojājumu noteikšanas un pārbaudes procedūrām tādā formā, kas nodrošina to praktisko lietošanu.
- 1.5.4. Norādījumiem par lidojumderīguma uzturēšanu jāietver lidojumderīguma ierobežojumi, kuros norāda visus obligātos nomaiņas termiņus, pārbaucē intervālus un attiecīgas pārbaucē procedūras.

2. RAŽOJUMA EKSPLUATĀCIJAS LIDOJUMDERĪGUMA ASPEKTI

- 2.1. Jāpierāda, ka, lai ražojuma ekspluatācijas laikā nodrošinātu pietiekamu drošību tiem, kas ir gaisa kuģī vai uz zemes, ir pievērsta uzmanība turpmāk izklāstītajiem aspektiem.
- a) Jānosaka, kādai ekspluatācijai gaisa kuģis ir apstiprināts, un jānosaka ierobežojumi un informācija, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, tostarp ierobežojumi un tehniskie raksturojumi saistībā ar vidi.
 - b) Gaisa kuģim jābūt droši vadāmam un manevrējamam visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, tostarp pēc vienas vai –attiecīgā gadījumā – vairāku dzinējsistēmu atteices, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju. Pienācīgi jāņem vērā pilota spēks, pilotu kabīnes vide, pilota darba slodze un citi cilvēkfaktora apsvērumi, lidojuma fāze un tās ilgums.
 - c) Ir jābūt iespējai veikt gludu pāreju no vienas lidojuma fāzes uz citu, neprasot īpašas pilota prasmes, modrību, spēku vai noslogojumu jebkuros iespējamajos ekspluatācijas apstākļos.

- d) Gaisa kuģim ir jābūt tik stabilam, lai nodrošinātu, ka pilotam izvirzītās prasības nav pārmērīgas, ņemot vērā lidojuma fāzi un tās ilgumu.
- e) Jānosaka procedūras normālas ekspluatācijas, atteices un avārijas situācijām.
- f) Trauksmes vai citi brīdinājuma signāli, kas paredzēti, lai novērstu normāla lidojuma režīmu diapazona pārsniegšanu, jānodrošina atbilstīgi gaisa kuģa tipam.
- g) Gaisa kuģa raksturojumiem un tā sistēmām jāļauj droši normalizēt stāvokli pēc iespējamām ekstremāliem apstākļiem lidojuma režīmu diapazonā.

2.2. Ekspluatācijas ierobežojumi un cita informācija, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, jā dara zināma apkalpes locekļiem.

2.3. Ražojuma ekspluatācijai jābūt pasargātai no kaitējuma, ko rada nelabvēlīgi ārēji un iekšēji apstākļi, tostarp vides apstākļi.

- a) Jo īpaši atbilstīgi ekspluatācijas veidam nedrošs stāvoklis nedrīkst rasties tādu, un ne tikai tādu, parādību ietekmē kā bīstami meteoroloģiski apstākļi, zibens, sadursme ar putniem, augstfrekvences starojuma lauki, ozons u. c., kuru rašanās ir paredzama ražojuma ekspluatācijas laikā, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju.

- b) Salona kabīnes nodalījumos atbilstīgi ekspluatācijas veidam jānodrošina pasažieriem piemēroti pārvadāšanas apstākļi un pienācīga aizsardzība pret visām briesmām, kas var rasties lidojuma laikā vai avārijas situācijās, tostarp pret ugunsgrēka, dūmu, toksisku gāzu un straujas dekompresijas draudiem, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju. Jādod tajā esošajām personām visas iespējas izvairīties no smagiem miesas bojājumiem un ātri pamest gaisa kuģi un jāaizsargā viņi no palēninājuma spēka ietekmes, ja notiek avārijas nosēšanās uz zemes vai ūdens. Vajadzības gadījumā jāparedz skaidras un nepārprotamas zīmes vai paziņojumi tajā esošajām personām, lai norādītu drošu uzvedību, drošības aprīkojuma atrašanās vietu un pareizu tā izmantošanu. Vajadzīgajam drošības aprīkojumam jābūt viegli pieejamam.
- c) Apkalpes nodalījumiem atbilstīgi ekspluatācijas veidam jābūt iekārtotiem tā, lai atvieglotu lidojumu veikšanu, tostarp tajos jābūt līdzekļiem situācijas apzināšanas nodrošināšanai, kā arī visu paredzamu un ārkārtas situāciju pārvarēšanai. Apstākļi apkalpes nodalījumos nedrīkst mazināt apkalpes spējas pildīt savus uzdevumus, un to plānojumam jābūt tādām, lai novērstu iejaukšanos ekspluatācijas laikā un vadības ierīču ļaunprātīgu izmantošanu.

3. ORGANIZĀCIJAS (TOSTARP FIZISKAS PERSONAS), KAS APNEMAS VEIKT KONSTRUĒŠANU, RAŽOŠANU, LIDOJUMDERĪGUMA UZTURĒŠANAS PĀRVALDĪBU VAI TEHNISKO APKOPI

3.1. Atbilstīgi darbības veidam organizāciju apstiprinājumi jāizsniedz, ja ir ievēroti šādi nosacījumi:

- a) organizācijai jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi attiecīgajai darba jomai. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;

- b) atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam organizācijai jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu;
- c) organizācija vajadzības gadījumā vienojas par pasākumiem ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību šīm lidojumderīguma pamatprasībām;
- d) organizācija kā daļu no pārvaldības sistēmas saskaņā ar b) punktu un pasākumiem saskaņā ar c) punktu ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu drošības nepārtrauktas uzlabošanas mērķi.

3.2. Tehniskās apkopes mācību organizāciju gadījumā nepiemēro 3.1. punkta c) apakšpunkta un 3.1. punkta d) apakšpunkta nosacījumus.

3.2.a Fiziskām personām, kas apņemas veikt tehnisko apkopi, jāapgūst un jāuztur teorētiskās zināšanas, prasmes un pieredze līmenī, kas atbilst darbības veidam.

III PIELIKUMS

Tādas pamatprasības saderībai ar vidi, kas saistītas ar ražojumiem

1. Ražojumi jākonstruē tā, lai tie būtu pēc iespējas klusāki, ņemot vērā 4. punktu.
2. Ražojumi jākonstruē tā, lai cik vien iespējams samazinātu emisijas, ņemot vērā 4. punktu.
3. Ražojumi jākonstruē tā, lai samazinātu emisijas, kas rodas no šķidrumu iztvaikošanas vai noplūšanas, ņemot vērā 4. punktu.
4. Jāņem vērā jebkuri kompromisi starp konstruēšanas pasākumiem, kas paredzēti, lai samazinātu troksni, dažādu veidu emisijas un šķidrumu noplūšanu.
5. Samazinot troksni un emisijas, ņem vērā visu normālas ekspluatācijas apstākļu klāstu un ģeogrāfiskos apgabalus, kur gaisa kuģu troksnis un emisijas rada bažas.
6. Gaisa kuģa sistēmas un iekārtas, kas vajadzīgas vides aizsardzības apsvērumu dēļ, jākonstruē, jāražo un to tehniskā apkope jāveic tā, lai jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos tās darbotos, kā paredzēts. Tām jābūt atbilstoši drošām, ņemot vērā to plānoto ietekmi uz ražojuma saderību ar vidi.
7. Jebkuri norādījumi, procedūras, līdzekļi, rokasgrāmatas, ierobežojumi un pārbaudes, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu nepārtrauktu aviācijas ražojuma atbilstību šīm pamatprasībām, jānosaka un jāsniedz paredzētajiem lietotājiem skaidrā veidā.
8. Organizācijās, kas ir iesaistītas aviācijas ražojumu konstruēšanā, ražošanā un tehniskajā apkopē:

- a) jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu aviācijas ražojuma atbilstību šīm pamatprasībām, un
- b) tās vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu aviācijas ražojuma atbilstību šīm pamatprasībām.

IV PIELIKUMS

Pamatprasības gaisa kuģa apkalpei

1. PILOTU MĀCĪBAS

1.1. Vispārīgi noteikumi

Personai, kas mācās vadīt gaisa kuģi, jābūt pietiekami izglītotai un sasniegušai pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, atcerētos un pierādītu attiecīgās teorētiskas zināšanas un prasmes.

1.2. Teorētiskās zināšanas

Pilotam jāapgūst un jāuztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu funkcijas, ko viņš veic gaisa kuģī, un ir samērīgs ar riskiem, kuri saistīti ar tāda veida darbību. Tādām zināšanām jāaptver vismaz:

- a) aviācijas tiesības;
- b) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem;
- c) tehniskas zināšanas, kas attiecas uz konkrēto gaisa kuģu kategoriju;
- d) lidojuma tehniskie raksturojumi un plānošana;
- e) cilvēka veiktspēja un ierobežojumi;
- f) meteoroloģija;
- g) navigācija;
- h) ekspluatācijas procedūras, tostarp resursu pārvaldība;

- i) lidojumu principi;
- j) sakari un
- k) netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes.

1.3. Teorētisku zināšanu pierādīšana un uzturēšana

1.3.1. Teorētisku zināšanu apguve un iegaumēšana jāpierāda mācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos un –attiecīgā gadījumā – arī eksāmenos.

1.3.2. Jāuztur attiecīgs teorētisku zināšanu kompetences līmenis.

1.4. Prasmes

Pilotam jāapgūst un jāuztur prasmes, kas ir atbilstīgas funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī. Šīm prasmēm jābūt samērīgām ar riskiem, kas saistīti ar attiecīgā veida darbību, un tām jāaptver šādas jomas, ja tās atbilst funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī:

- a) darbības pirmslidojuma un lidojuma posmā, tostarp darbības saistībā ar gaisa kuģa veikspēju, masas un centrējuma noteikšanu, gaisa kuģa pārbaudi un apkopi, degvielas/enerģētisko plānošanu, laika apstākļu novērtēšanu, maršruta plānošanu, gaisa telpas ierobežojumiem un skrejceļu pieejamību;
- b) lidlauka un kustības shēmu ekspluatācija;
- c) piesardzības pasākumi un procedūras sadursmju novēršanai;
- d) gaisa kuģa vadība pēc ārējiem vizuālajiem orientieriem;
- e) manevrēšana lidojuma laikā, arī kritiskās situācijās, tostarp ar to saistītā izeja no neparasta stāvokļa, cik tas ir tehniski iespējams;
- f) pacelšanās un nosēšanās parastos apstākļos un sānvējā;
- g) gaisa kuģa vadība tikai pēc instrumentu rādījumiem, atbilstīgi darbības veidam;

- h) ekspluatācijas procedūras, tostarp komandas iemaņas un resursu pārvaldība atbilstīgi ekspluatācijas veidam, gan tad, ja izmanto vienu apkalpi, gan tad, ja izmanto vairākas apkalpes;
- i) navigācija, gaisa telpas izmantošanas noteikumu un ar tiem saistītu procedūru īstenošana, attiecīgā gadījumā gaisa kuģi vadot pēc vizuālajiem orientieriem vai navigācijas palīgīdzekļiem;
- j) darbības ārkārtas un avārijas situācijās, tostarp gaisa kuģa iekārtu darbības traucējumu simulācija;
- k) gaisa satiksmes vadības un sakaru procedūru ievērošana;
- l) īpaši aspekti saistībā ar gaisa kuģa tipu vai klasi;
- m) tādu papildu prasmju apgūšana, kas var būt vajadzīgas ar konkrētām darbībām saistītu risku samazināšanai, un
- n) netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes, izmantojot atbilstīgu novērtēšanas metodiku kopā ar tehnisko prasmju novērtēšanu.

1.5. Prasmju pierādīšana un uzturēšana

1.5.1. Pilotam jāpierāda spējas izpildīt procedūras un manevrus kompetences līmenī, kas ir atbilstīgs funkcijām, ko viņš pilda gaisa kuģī, veicot šādas darbības:

- a) vadīt gaisa kuģi, atbilstīgi tā ierobežojumiem;
- b) pareizi spriest un būt ar labām lidotprasmēm;
- c) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;
- d) vienmēr vadīt gaisa kuģi tā, lai nerastos šaubas par procedūras vai manevra izdošanos, un

- e) izmantot netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes, izmantojot atbilstīgu novērtēšanas metodiku kopā ar tehnisko prasmju novērtēšanu.

1.5.2. Jāuztur atbilstīgs prasmes kompetences līmenis.

1.6. Valodu prasme

Pilotam ir jābūt valodu prasmēm tādā līmenī, lai veiktu savas funkcijas gaisa kuģī. Šāda valodu prasme ietver:

- a) spēju saprast meteoroloģiskās informācijas dokumentus;
- b) aeronavigācijas maršrutu, izlidošanas un nolaišanās shēmu un ar tām saistīto aeronavigācijas informācijas dokumentu izmantošanu; un
- c) spēju visās lidojuma fāzēs, tostarp lidojuma sagatavošanas posmā, sazināties ar pārējiem apkalpes locekļiem un aeronavigācijas dienestiem valodā, kas lidojuma laikā tiek izmantota radio sakaros.

1.7. Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas

Ja mācībās vai prasmju apgūšanas vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (*FSTD*), tai jāatbilst dotam veikspējas līmenim jomās, kas ir relevantas saistītā uzdevuma izpildei. Jo īpaši gaisa kuģa konfigurācijas, izmantošanas īpašību, gaisa kuģa veikspējas un sistēmu funkcionēšanas atveidojumam ir pienācīgi jāatbilst gaisa kuģim.

1.8. Mācību kursi

1.8.1. Mācības jāīsteno mācību kursā.

1.8.2. Mācību kursam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- a) katram mācību kursu tipam jābūt atsevišķi izstrādātai mācību programmai; un

- b) attiecīgā gadījumā mācību kursam jāietver teorētisko zināšanu apgūšana un praktiski mācību lidojumi (tostarp trenažieru iekārtā).

1.9. Instruktori

1.9.1. Teorētiskas nodarbības

Teorētiskas nodarbības jāveda attiecīgi kvalificētiem instruktoriem. Viņiem:

- a) jābūt atbilstīgām zināšanām jomās, kurās paredzētas teorētiskās nodarbības; un
- b) jāprot izmantot attiecīgas apmācību metodes.

1.9.2. Mācību lidojumi un apmācība trenažieros

Mācību lidojumi un apmācība trenažieros jāveic attiecīgi kvalificētiem instruktoriem, kam ir šāda kvalifikācija:

- a) ir teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst veicamajai apmācībai;
- b) ir spējīgi izmantot attiecīgas apmācību metodes;
- c) ir praktizējuši apmācību metodes, veicot tādus lidojuma manevrus un procedūras, kādas paredzētas mācību lidojumā;
- d) ir demonstrējuši instruktora prasmes jomās, kurās veiks mācību lidojumu, tostarp pirmslidojuma un pēclidojuma apmācību un apmācību uz zemes; un
- e) regulāri piedalās kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu mācību standartu uzturēšanu.

Lidojumu instruktoriem, kas pasniedz mācības gaisa kuģī, ir jābūt pilnvarotiem arī veikt kapteiņa pienākumus gaisa kuģī, kurā notiek apmācība, izņemot mācības jaunu tipu gaisa kuģu apgūšanai.

1.10. Eksaminētāji

Personām, kas atbild par pilotu prasmju novērtēšanu:

- a) ir jāatbilst lidojumu vai lidojumu trenāžieru instruktoriem noteiktām prasībām; un
- b) jāspēj novērtēt pilotu sniegumu un veikt izmēģinājuma lidojumus un pārbaudes lidojumus.

2. PIEREDZES PRASĪBAS – PILOTI

Personai, kas darbojas kā gaisa kuģa apkalpes loceklis, instruktors vai eksaminētājs, jāapgūst un jāuztur pietiekama pieredze savu funkciju veikšanai, ja vien kompetence nav pierādīta saskaņā ar 1.5. punktu.

3. VESELĪBAS STĀVOKLIS – PILOTI

3.1. Veselības kritēriji

3.1.1. Visiem pilotiem regulāri jāiztur veselības pārbaude, lai pierādītu, ka viņi, ņemot vērā darbības veidu, spēj apmierinoši pildīt savas funkcijas. Atbilstība jāapliecina ar attiecīgu novērtējumu, balstoties uz aviācijas medicīnas paraugpraksi, ņemot vērā darbības veidu un iespējamo ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.

Veselības stāvokļa atbilstība, kas ietver fizisku un garīgu veselību, nozīmē to, ka pilotam nav slimības vai invaliditātes, kuras dēļ viņš nevar:

- a) veikt gaisa kuģa ekspluatācijai vajadzīgos uzdevumus;
- b) jebkurā laikā veikt viņam uzticētos pienākumus, vai
- c) pareizi uztvert savu apkārtni.

3.1.2. Ja veselības pārbaude nav pilnībā izturēta, drīkst izmantot tādus kompensācijas pasākumus, ar ko nodrošina līdzvērtīgu lidojuma drošību.

3.2. Aviācijas medicīnas eksperti

Aviācijas medicīnas ekspertiem jābūt:

- a) kvalificētiem un licencētiem nodarboties ar ārsta praksi;
- b) apmācītiem aviācijas medicīnā un regulārās aviācijas medicīnas kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu novērtēšanas standartu uzturēšanu; un
- c) apguvušiem praktiskās zināšanas un pieredzi par apstākļiem, kādos piloti veic savus pienākumus.

3.3. Aviācijas medicīnas centri

Aviācijas medicīnas centriem jāatbilst šādām prasībām:

- a) tiem jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai veiktu visus pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;
- b) atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam tie ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu; un
- c) vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu šo prasību ievērošanu.

4. SALONA APKALPES LOCEKĻI

4.1. Vispārīgi noteikumi

Salona apkalpes locekļiem:

- a) jābūt apmācītiem un regulāri pārbaudītiem, lai iegūtu un saglabātu pienācīgu kompetences līmeni viņiem uzticēto ar drošību saistīto pienākumu veikšanai; un
- b) regulāri jāiztur veselības pārbaudes, lai droši izpildītu viņiem uzticētus drošības pienākumus. Atbilstība jāapliecina ar attiecīgu novērtējumu, balstoties uz aviācijas medicīnas paraugpraksi.

4.2. Mācību kursi

4.2.1. Ja tas atbilst darbības veidam vai tiesībām, mācības jāveic mācību kursa veidā.

4.2.2. Mācību kursam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- a) katram mācību kursu tipam jābūt atsevišķi izstrādātai mācību programmai; un
- b) attiecīgā gadījumā mācību kursam jāietver teorētisko zināšanu apgūšana un praktiskās nodarbības (tostarp trenāžieru iekārtā).

4.3. Salona apkalpes locekļu instruktori

Nodarbības jāveda attiecīgi kvalificētiem instruktoriem. Šiem instruktoriem ir:

- a) jābūt atbilstīgām zināšanām jomās, kurās paredzētas nodarbības;
- b) jāspēj izmantot attiecīgas apmācību metodes; un
- c) regulāri jāpiedalās kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu mācību standartu uzturēšanu.

4.4. Salona apkalpes eksaminētāji

Personām, kas ir atbildīgas par salona apkalpes locekļu pārbaudi:

- a) jāatbilst salona apkalpes locekļu instruktoru prasībām; un
- b) jāspēj novērtēt salona apkalpes locekļu sniegumu un veikt pārbaudes.

5. MĀCĪBU ORGANIZĀCIJAS

Mācību organizācijai, kas nodrošina pilotu vai salona apkalpes locekļu apmācību, jāatbilst šādām prasībām:

- a) tai ir visi līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pildītu pienākumus, kas saistīti ar tās darbību. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;
- b) atbilstīgi nodrošinātās apmācības veidam un organizācijas lielumam organizācijai jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus, tostarp riskus saistībā ar mācību standartu, un pastāvīgi censtos uzlabot šo sistēmu; un
- c) tai, ja vajadzīgs, jāvienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu iepriekš minēto prasību ievērošanu.

V PIELIKUMS

Gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

- 1.1. Lidojumu nedrīkst veikt, ja apkalpes locekļi un [...] **jebkāds** cits ekspluatācijā iesaistītais personāls, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā un izpildē, nepārzina piemērojamās tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņu pienākumu izpildi un kas noteikti attiecībā uz teritorijām, kuras paredzēts šķērsot, lidlaukiem, kurus plānots izmantot, un ar tiem saistītajām aeronavigācijas iekārtām.
- 1.2. Lidojums jāveic tā, lai būtu ievērotas lidojumu rokasgrāmatā vai – attiecīgā gadījumā – lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktās lidojumu sagatavošanas un izpildes procedūras.
- 1.3. Pirms katra lidojuma jānosaka katra apkalpes locekļa funkcijas un pienākumi. Gaisa kuģa kapteinim ir jābūt atbildīgam par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību, kā arī par visu apkalpes locekļu, pasažieru un gaisa kuģī iekrautās kravas drošību.
- 1.4. Priekšmetus vai vielas, kas var radīt nopietnu risku veselībai, drošībai, īpašumam vai videi, piemēram, bīstamus izstrādājumus, ieročus un munīciju, nedrīkst pārvadāt gaisa kuģos, ja vien nepiemēro īpašas drošības procedūras un norādījumus ar tiem saistītu risku samazināšanai.
- 1.5. Visi dati, dokumenti, ieraksti un informācija, kas vajadzīgi, lai apstiprinātu to, ka ir ievēroti 5.3. punktā paredzētie nosacījumi, ir jāuzglabā par katru lidojumu, un tiem jābūt pieejamiem vismaz laikposmā, kas ir piemērots attiecīgajam ekspluatācijas veidam.

2. SAGATAVOŠANĀS LIDOJUMAM

Lidojumu nedrīkst sākt, ja ar visiem pieejamajiem līdzekļiem iepriekš nav pārbaudīts, ka ir ievēroti visi šādi nosacījumi:

- a) lidojuma veikšanai ir pieejamas piemērotas ierīces, kas tieši vajadzīgas lidojumam un gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas palīg līdzekļi, ņemot vērā to, kādi aeronavigācijas informācijas pakalpojumu dokumenti ir pieejami.
- b) Apkalpei jāzina un pasažieriem jābūt informētiem par attiecīgo avārijas situācijās lietojamo iekārtu atrašanās vietu un lietojumu. Pietiekama informācija, kas saistīta ar ekspluatāciju un attiecas uz uzstādītajām iekārtām, par avārijas procedūrām un salona drošības aprīkojumu jādara zināma apkalpes locekļiem un pasažieriem.
- c) Gaisa kuģa kapteinim jāpārlicinās, ka:
 - i) gaisa kuģis ir lidojumderīgs saskaņā ar 6.°punktu;
 - ii) ja vajadzīgs, gaisa kuģis ir attiecīgi reģistrēts un gaisa kuģī ir visi ar reģistrāciju saistītie sertifikāti;
 - iii) šā pielikuma 5. punktā noteiktie instrumenti un iekārtas, kas vajadzīgas attiecīgā lidojuma veikšanai, ir uzstādītas gaisa kuģī un ir darba kārtībā, ja nav noteikts atbrīvojums ar piemērojamo obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai līdzvērtīgu dokumentu;
 - iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visa rokas bagāža, reģistrētā bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta; un

- vi) visā lidojuma laikā netiks pārsniegti 4. punktā noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi.
- d) Gaisa kuģa apkalpes locekļiem jābūt pieejamai informācijai par meteoroloģiskajiem apstākļiem izlidošanas, ielidošanas un – attiecīgā gadījumā – rezerves lidlaukos, kā arī informācijai par maršruta apstākļiem. Īpaša vērība jāpievērš iespējami bīstamiem atmosfēras apstākļiem.
- e) Jāpastāv atbilstošiem kompensācijas līdzekļiem vai darbnepārtrauces plāniem, kā rīkoties iespējami bīstamos atmosfēras apstākļos, kas paredzami lidojuma laikā.
- f) Lidojumiem, ko veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, maršruta meteoroloģiskiem apstākļiem jābūt tādiem, kas rada iespējas ievērot tādus lidojuma noteikumus. Lidojumiem, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, galamērķa un – attiecīgā gadījumā – rezerves lidlauks(-i), kur gaisa kuģis var nolaisties, jāizraugās, jo īpaši ņemot vērā prognozējamos meteoroloģiskos apstākļus, aeronavigācijas pakalpojumu pieejamību, iekārtu uz zemes pieejamību un instrumentālā lidojuma procedūras, ko apstiprinājusi valsts, kurā atrodas galamērķa un/vai rezerves lidlauks.
- g) Degvielas/enerģijas daudzumam dzinējsistēmai un patērējamo krājumu daudzumam gaisa kuģī ir jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka paredzētais lidojums ir droši veicams, ņemot vērā meteoroloģiskos apstākļus, jebkurus elementus, kas ietekmē gaisa kuģa veikspēju, un jebkuru lidojuma laikā paredzamo kavēšanos. Papildus jābūt degvielas/enerģijas rezervei neparedzētiem gadījumiem. Jānosaka procedūras degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojumā, kad tas ir vajadzīgs.

3. LIDOJUMU VEIKŠANA

Attiecībā uz lidojumu veikšanu jāievēro visi turpmāk minētie nosacījumi.

- a) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam pacelšanās un nosēšanās laikā un vienmēr, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par vajadzīgu, visiem apkalpes locekļiem jāatrodas savās sēdvietās un jāizmanto drošības stiprinājumu sistēmas.

- b) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam visiem tiem gaisa kuģa lidojumu apkalpes locekļiem, kam jābūt pilotu kabīnē, ir pienākums lidojuma laikā būt un palikt darba vietās, piesprādzētiem ar drošības jostām, izņemot maršruta lidojumu, kad vietu var atstāt fizioloģisku vai darba vajadzību dēļ.
- c) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas tipam gaisa kuģa kapteinim pirms pacelšanās un nosēšanās, kā arī manevrēšanas laikā un vienmēr, kad to uzskata par vajadzīgu drošības interesēs, ir jānodrošina, ka visi pasažieri ir attiecīgās sēdvietās un attiecīgi piesprādzējušies.
- d) Lidojums jāizpilda tā, lai turētos pienācīgā attālumā no citiem gaisa kuģiem un visās lidojuma fāzēs nodrošinātu atbilstošu šķēršļu pārlidošanas augstumu. Šim attālumam jābūt vismaz tik lielam, kā prasīts piemērojamās gaisa telpas izmantošanas noteikumos, atbilstīgi ekspluatācijas veidam.
- e) Lidojumu nedrīkst turpināt, ja zināmie apstākļi nav vismaz līdzvērtīgi 2. punktā noteiktajiem. Turklāt lidojumos, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, pieeju lidlaukam nedrīkst turpināt zemāk par konkrēti noteiktiem augstumiem vai šķērsot noteikto pozīciju, ja redzamība neatbilst noteiktiem kritērijiem.
- f) Avārijas situācijās gaisa kuģa kapteinim ir jānodrošina, lai visi pasažieri būtu informēti, kā konkrētajos apstākļos attiecīgi rīkoties.
- g) Gaisa kuģa kapteinim ir jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai līdz minimumam samazinātu pasažieru problemātiskas uzvedības ietekmi uz lidojumu.
- h) Gaisa kuģi nedrīkst manevrēt lidlauka kustības zonā vai tā rotoru nedrīkst pieslēgt piedziņai, ja pie vadības ierīcēm esošā persona nav attiecīgi kompetenta.
- i) Ja vajadzīgs, lidojuma laikā jāizmanto piemērojamās degvielas/enerģijas pārvaldības procedūras.

4. GAISA KUĢA TEHNISKIE RAKSTUROJUMI UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

- 4.1. Gaisa kuģis jāekspluatē atbilstīgi tā lidojumderīguma dokumentiem un visām attiecīgajām ekspluatācijas procedūrām un ierobežojumiem, kas noteikti tā apstiprinātajā lidojumu rokasgrāmatā vai attiecīgi līdzvērtīgos dokumentos, ja tādi ir. Lidojumu rokasgrāmatai vai tai līdzvērtīgiem dokumentiem jābūt pieejamiem apkalpei un jābūt pastāvīgi atjauninātiem katram konkrētajam gaisa kuģim.
- 4.2. Neatkarīgi no 4.1. punkta ekspluatācijā ar helikopteriem var atļaut īslaicīgu lidojumu caur ierobežojošu augstuma ātruma režīmu diapazonu, ar noteikumu, ka ir nodrošināts atbilstīgs drošības līmenis.
- 4.3. Gaisa kuģis jāekspluatē saskaņā ar piemērojamo vides dokumentāciju.
- 4.4. Lidojumu nedrīkst uzsākt vai turpināt, ja gaisa kuģa paredzētā veikspēja, ņemot vērā visus faktorus, kas būtiski ietekmē tā veikspējas līmeni, ar plānoto ekspluatācijas masu neļauj visas lidojuma fāzes veikt noteiktajos attālumos/zonās un šķēršļu pārlidošanas augstumos. Veikspējas faktori, kas būtiski ietekmē pacelšanos, maršruta lidojumu un nolaišanos/nosēšanos, jo īpaši ir:
- a) ekspluatācijas procedūras;
 - b) lidlauka barometriskais augstums;
 - c) laika apstākļi (temperatūra, vējš, nokrišņi un redzamība);
 - d) [...];
 - e) pacelšanās/nosēšanās zonas izmēri, slīpums un stāvoklis; un
 - f) gaisa kuģa korpusa, elektrības ģeneratora vai sistēmu stāvoklis, ņemot vērā iespējamo nolietošanos.

- 4.5. Šie faktori ir jāņem vērā tieši – kā ekspluatācijas parametri – vai netieši, izmantojot pielāides vai rezerves, ko var paredzēt, plānojot veikspējas parametrus atbilstīgi ekspluatācijas veidam.

5. INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

- 5.1. Gaisa kuģi jābūt uzstādītām visām paredzētajam lidojumam vajadzīgajām navigācijas, sakaru u. c. iekārtām, ņemot vērā gaisa satiksmes noteikumus un gaisa telpas izmantošanas noteikumus, ko piemēro visās lidojuma fāzēs.
- 5.2. Attiecīgā gadījumā gaisa kuģi jābūt uzstādītām visām vajadzīgajām drošības, medicīnas, evakuācijas un glābšanas ierīcēm, ņemot vērā riskus, kas saistīti ar ekspluatācijas teritorijām, lidojuma maršrutiem, lidojuma augstumu un ilgumu.
- 5.3. Visiem datiem, kas apkalpes locekļiem vajadzīgi lidojuma izpildei, jābūt atjauninātiem un pieejamiem gaisa kuģi, ņemot vērā piemērojamos gaisa satiksmes noteikumus, gaisa telpas izmantošanas noteikumus, lidojuma augstumu un teritoriju.

6. RAŽOJUMU LIDOJUMDERĪGUMA UZTURĒŠANA UN SADERĪBA AR VIDI

- 6.1. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja:
- a) gaisa kuģis ir lidojumderīgs un drošai un ar vidi saderīgai ekspluatācijai atbilstošā stāvoklī;
 - b) paredzētajam lidojumam vajadzīgās iekārtas, ko lieto normālās un avārijas situācijās, ir darba kārtībā;
 - c) lidojumderīguma dokuments un attiecīgā gadījumā trokšņa līmeņa sertifikāts ir derīgs; un
 - d) gaisa kuģa tehniskā apkope veikta saskaņā ar piemērojamajām prasībām.

- 6.2. Pirms katra lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem gaisa kuģis jāpārbauda, veicot pirmslidojuma pārbaudi, lai noteiktu tā piemērotību paredzētajam lidojumam.
- 6.3. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja tas pēc tehniskās apkopes ir darba kārtībā. Galvenās ziņas par veikto tehnisko apkopi ir jāreģistrē.
- 6.4. Dati, kas vajadzīgi, lai pierādītu gaisa kuģa lidojumderīgumu un saderības ar vidi statusu, ir jā saglabā uz laiku, kas atbilst piemērojamām lidojumderīguma uzturēšanas prasībām, tikmēr, kamēr tajos ietvertā informācija nav aizstāta ar līdzvērtīga apjoma un līdzvērtīgi sīki izstrādātu jaunu informāciju, bet jebkurā gadījumā ne mazāk par 24 mēnešiem.
- 6.5. Visiem pārveidojumiem un remontiem jāatbilst lidojumderīguma pamatprasībām un – attiecīgā gadījumā – prasībām par ražojumu saderību ar vidi. Jāuzglabā pamatojuma dati, kas apliecina atbilstību lidojumderīguma prasībām un ražojumu saderību ar vidi.
- 6.6. Gaisa kuģa ekspluatanta pienākums ir nodrošināt, ka trešā persona, kas veic tehnisko apkopi, ievēro ekspluatanta drošuma un drošības prasības.

7. APKALPES LOCEKĻI

- 7.1. Gaisa kuģa apkalpes locekļu skaits un sastāvs jānosaka, ņemot vērā:
- a) gaisa kuģa sertificēšanas ierobežojumus, attiecīgā gadījumā ietverot arī attiecīgu evakuācijas demonstrāciju avārijas gadījumam;
 - b) gaisa kuģa konfigurāciju; un
 - c) ekspluatācijas tipu un ilgumu.
- 7.2. Gaisa kuģa kapteinim jābūt pilnvarām dot visas komandas un veikt atbilstīgas darbības ekspluatācijas nodrošināšanai, kā arī gaisa kuģa un tajā pārvadājamo personu un/vai mantas drošībai.

- 7.3. Avārijas situācijā, kas apdraud gaisa kuģa ekspluatāciju vai drošību un/vai gaisa kuģī esošu personu drošību, gaisa kuģa kapteinim jārīkojas, kā viņš uzskata par vajadzīgu drošības interesēs. Ja šāda rīcība saistīta ar vietējo noteikumu vai procedūru pārkāpumiem, gaisa kuģa kapteinim jābūt atbildīgam par to, ka nekavējoties tiek informēta attiecīgā vietējā iestāde.
- 7.4. Ja gaisa kuģī tiek pārvadātas citas personas, avārijas vai ārkārtas situācijas var simulēt tikai tad, ja minētās personas pirms **iekāpšanas** gaisa kuģī ir pienācīgi informētas un apzinās ar to saistītos riskus [...].
- 7.5. Neviena gaisa kuģa apkalpes loceklis nedrīkst pieļaut, ka viņa spējas pildīt uzdevumus / pieņemt lēmumus noguruma dēļ samazinās tiktāl, ka ir apdraudēta lidojuma drošība, *inter alia*, ņemot vērā pārgurumu, negulēšanu, nolidoto sektoru skaitu, nakts dežūras vai laika joslu maiņas. Atpūtas laikiem jābūt pietiekami ilgiem, lai apkalpes locekļi pārvarētu iepriekš veikto pienākumu radīto nogurumu un līdz pienākumu veikšanai nākamajā lidojuma darba laikā būtu labi atpūtušies.
- 7.6. Apkalpes locekļi nedrīkst veikt viņiem uzticētos pienākumus gaisa kuģī, esot psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai arī esot darbnespējīgiem traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ.

8. PAPILDU PRASĪBAS KOMERCIĀLIEM GAISA PĀRVADĀJUMIEM UN CITĀM DARBĪBĀM, UZ KO ATTIECAS SERTIFICĒŠANAS VAI DEKLARĀCIJAS SNIEGŠANAS PRASĪBA UN KO VEIC AR LIDMAŠĪNĀM, HELIKOPTERIEM VAI TILTROTORU GAISA KUĢIEM

- 8.1. Ekspluatāciju nedrīkst veikt, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:
- a) gaisa kuģa ekspluatanta rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, jābūt līdzekļiem, kas nepieciešami, lai nodrošinātu darbības mērogu un apjomu. Šādi līdzekļi cita starpā ir: gaisa kuģi, telpas, vadības struktūra, personāls, iekārtas, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un uzskaitē;

- b) gaisa kuģa ekspluatantam jāizmanto tikai attiecīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots personāls un jāīsteno un jāuztur apkalpes locekļu un cita attiecīgā personāla mācību un pārbaudes programmas;
- c) [...];
- d) atbilstīgi ekspluatācijas veidam un organizācijas lielumam gaisa kuģa ekspluatantam jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu;
- e) gaisa kuģa ekspluatants kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta d) punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu.

8.2. Ekspluatācija jāveic tikai saskaņā ar gaisa kuģa ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatu. Šajā rokasgrāmatā jābūt visiem vajadzīgajiem norādījumiem, informācijai un procedūrām par visiem izmantojamiem gaisa kuģiem un par ekspluatācijas personāla pienākumu veikšanu. Jāprecizē apkalpes locekļu lidojuma ilguma, lidojuma darba laika ierobežojumi un atpūtas laiki. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatai un tās pārskatītajām redakcijām jāatbilst apstiprinātajai lidojumu rokasgrāmatai, un vajadzības gadījumā tajā ir jāizdara grozījumi.

8.3. Gaisa kuģa ekspluatants attiecīgā gadījumā izstrādā procedūras lidojuma drošības saglabāšanai pasažieru problemātiskas uzvedības gadījumos.

8.4. Gaisa kuģa ekspluatantam jāizstrādā un jāuztur drošības programmas, kas pielāgotas konkrētajam gaisa kuģim un ekspluatācijas veidam, konkrēti paredzot:

- a) pilotu kabīnes drošību;
- b) gaisa kuģa pārmeklēšanas kontrolsarakstu;
- c) mācību programmas; un

d) elektronisko un datorsistēmu aizsardzību, lai novērstu tīšu un netīšu sistēmu darbības traucējumu un bojājumu iespējas.

- 8.5. Ja drošības pasākumi var nelabvēlīgi iespaidot ekspluatācijas drošību, ir jānovērtē riski un jāizstrādā atbilstīgas procedūras drošības risku mazināšanai; tālab varbūt ir jāizmanto specializētas iekārtas.
- 8.6. Gaisa kuģa ekspluatantam par gaisa kuģa kapteini ir jāizraugās pilots no lidojuma apkalpes.
- 8.7. Noguruma novēršanai jāizmanto noguruma pārvaldības sistēma. Ar šādu sistēmu attiecībā uz vienu vai vairākiem lidojumiem jānosaka lidojuma ilgums, lidojuma darba laiki, dežūras un pielāgoti atpūtas periodi. Noguruma pārvaldības sistēmā paredzētajos ierobežojumos jāņem vērā visi attiecīgie faktori, kas rada nogurumu, piemēram, jo īpaši nolidoto sektoru skaits, laika zonu šķērsošana, negulēšana, diennakts ciklu traucējumi, darbs naktī, pozīcija, kumulatīvais dežūru ilgums konkrētos laikposmos, pienākumu sadalījums starp gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kā arī gaisa kuģa apkalpes locekļu skaita palielināšana.
- 8.8. Gaisa kuģa ekspluatantam jānodrošina, ka tos uzdevumus, kas noteikti 6.1. punktā, un tos uzdevumus, kas aprakstīti 6.4. un 6.5. punktā, kontrolē par lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldību atbildīga organizācija, kurai jāatbilst II pielikuma 3.1. punktam un III pielikuma 7. un 8. punktam.
- 8.9. Gaisa kuģa ekspluatantam jānodrošina, ka atļauju veikt ekspluatāciju, kā paredzēts 6.3. punktā, dod organizācija, kas ir kvalificēta veikt ražojumu, daļu un neuzstādītu ierīču tehnisko apkopi. Šī organizācija atbilst II pielikuma 3.1. punkta prasībām.
- 8.10. Šā pielikuma 8.8. punktā minētā organizācija izstrādā organizācijas rokasgrāmatu, kurā attiecīgajam personālam izmantošanai un norādēm sniedz visu lidojumderīguma uzturēšanas procedūru aprakstu.

8.10.a Apkalpes locekļiem izmantošanai pēc vajadzības jābūt pieejamai kontrolsarakstu sistēmai, lai to lietotu visās gaisa kuģa ekspluatācijas fāzēs parastos, ārkārtas un avārijas apstākļos un situācijās. Procedūras jānosaka visām saprātīgi paredzamām avārijas situācijām.

8.10.b Pārvadājot pasažierus vai kravu, nedrīkst simulēt avārijas vai ārkārtas situācijas.

VI PIELIKUMS

Pamatprasības kvalificētiem tiesību subjektiem

1. Kvalificētais tiesību subjekts ("tiesību subjekts"), tā direktors un darbinieki, kas atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu, nevar ne tieši, ne kā pilnvarotie pārstāvji būt iesaistīti ražojumu, daļu, neuzstādītu ierīču, komponentu vai sistēmu konstruēšanā, ražošanā, tirdzniecībā, tehniskajā apkopē, ekspluatācijā, pakalpojumu sniegšanā vai izmantošanā. Tas neliedz iespēju iesaistītajām organizācijām un kvalificētam tiesību subjektam apmainīties ar tehnisku informāciju.

Šis punkts neliedz organizācijai, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju, būt tiesīgai saņemt akreditāciju kā kvalificētam tiesību subjektam, ar nosacījumu, ka tā akreditācijas iestādei pierāda to, ka ir ieviesti atbilstoši pasākumi interešu konflikta novēršanai.

2. Tiesību subjektam un tā darbiniekiem, kas atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu, savi pienākumi jāveic ar vislielāko iespējamo profesionālo godprātību un vislielāko iespējamo tehnisko kompetenci, un tie nedrīkst būt pakļauti ne spiedienam, ne pamudinājumiem, īpaši finansiāliem pamudinājumiem, kas varētu ietekmēt to spriestspēju vai sertifikācijas un uzraudzības pienākumu rezultātu, īpaši no tādu personu vai personu grupu puses, ko ietekmē šie rezultāti.
3. Tiesību subjektam ir jānodarbina darbinieki un tā rīcībā jābūt līdzekļiem, kas nepieciešami atbilstīgai tādu tehnisko un administratīvo pienākumu veikšanai, kuri saistīti ar sertifikācijas un uzraudzības procesu; tam ir arī pieeja ārkārtas pārbaužu veikšanai vajadzīgajai aparatūrai.
4. Tiesību subjektam un tā darbiniekiem, kas ir atbildīgi par izmeklēšanu, jābūt:
 - a) atbilstoši tehniski un profesionāli apmācītiem vai ar pietiekamu pieredzi, kas iegūta, veicot attiecīgas darbības,
 - b) pietiekamām zināšanām par prasībām attiecībā uz sertifikācijas un uzraudzības pienākumiem, ko tie veic, un pietiekamai pieredzei tādos procesos,

- c) nepieciešamajām spējām sagatavot paziņojumus, dokumentāciju un ziņojumus, kas pierāda, ka sertifikācijas un uzraudzības pienākumi ir veikti.
5. Jāgarantē to darbinieku objektivitāte, kas ir atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu. Viņu atalgojums nedrīkst būt atkarīgs no veikto izmeklēšanu skaita vai tādu izmeklēšanu rezultātiem.
6. Tiesību subjektam jāapdrošina atbildība, ja vien tā atbildību neuzņemas kāda dalībvalsts saskaņā ar saviem tiesību aktiem.
7. Tiesību subjekta darbiniekiem jāglabā dienesta noslēpums attiecībā uz visu informāciju, ko viņi guvuši, veicot uzdevumus saskaņā ar šo regulu.

VII PIELIKUMS

Lidlauku pamatprasības

1. FIZISKIE RAKSTURLIELUMI, INFRASTRUKTŪRA UN IEKĀRTAS

1.1. Kustības zona

1.1.1. Lidlaukos ir speciāls gaisa kuģu nosēšanās un pacelšanās laukums, kas atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) nosēšanās un pacelšanās laukuma izmēri un raksturlielumi ir piemēroti paredzētajiem gaisa kuģiem;
- b) attiecīgā gadījumā nosēšanās un pacelšanās laukuma nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada atkārtota tiem paredzēto gaisa kuģu ekspluatācija. Laukumiem, kas nav paredzēti atkārtotajai ekspluatācijai, tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;
- c) nosēšanās un pacelšanās laukums ir projektēts, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- d) nosēšanās un pacelšanās laukuma slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- e) nosēšanās un pacelšanās laukuma virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un
- f) nosēšanās un pacelšanās laukumā neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

1.1.2. Ja ir paredzēti vairāki nosēšanās un pacelšanās laukumi, tie ir tādi, kas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

1.1.3. Apkārt paredzētajam nosēšanās un pacelšanās laukumam ir norobežotas zonas. Šīs zonas ir paredzētas, lai pacelšanās vai nosēšanās laikā aizsargātu tām pāri lidojošus gaisa kuģus vai mazinātu sekas gadījumos, kad gaisa kuģi nolaižoties nenokļūst līdz pacelšanās un nosēšanās laukumam, nolaižas tam blakus vai aiz tā, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) šo zonu izmēri atbilst paredzamajai gaisa kuģu ekspluatācijai;
- b) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- c) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus. Tas neliedz šajās zonās novietot lūzenas iekārtas, ja tas vajadzīgs, lai atvieglotu gaisa kuģu ekspluatāciju; un
- d) ikvienas zonas nestspēja ir pietiekama, lai tā varētu pildīt savas funkcijas.

1.1.4. Minētās lidlauka zonas un tām tieši piegulošo teritoriju, ko paredzēts izmantot gaisa kuģu manevrēšanai vai novietošanai stāvvietā, projektē tā, lai gaisa kuģus, kuriem konkrētās zonas paredzētas, varētu droši ekspluatēt jebkādos paredzētajos apstākļos, un tās atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) šo zonu nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada tām paredzēto gaisa kuģu atkārtota ekspluatācija, izņemot zonas, ko paredzēts izmantot tikai dažkārt un kam tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;
- b) šīs zonas projektē, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- c) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;

- d) šo zonu virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem; un
- e) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus riskus gaisa kuģiem. Tas neliedz speciāli norādītās vietās vai zonās novietot šīm zonām vajadzīgo stāvēšanas aprīkojumu.

1.1.5. Citu gaisa kuģiem paredzētu infrastruktūru projektē tā, lai tās izmantošana neradītu nepieņemamus riskus gaisa kuģiem, kas to izmanto.

1.1.6. Būves, celtnes, iekārtas vai noliktavas izvieto un projektē tā, lai tās neradītu nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

1.1.7. Neskarot valsts un starptautiskos dzīvnieku aizsardzības noteikumus, nodrošina piemērotus līdzekļus, lai kustības zonā nevarētu iekļūt nepiederošas personas, nepiederoši transportlīdzekļi vai dzīvnieki, kas ir tik lieli, ka var radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

1.2. Šķēršļu pārlidošanas augstumi

1.2.1 Lai aizsargātu gaisa kuģus, kas gatavojas nosēsties lidlaukā vai pacelties no tā, izveido ielidošanas un izlidošanas maršrutus vai zonas. Šie maršruti vai zonas garantē, ka gaisa kuģi šķēršļus lidlauka apkārtnē pārlido vajadzīgajā augstumā, pienācīgi ņemot vērā vietējos fiziskos raksturlielumus.

1.2.2. Šāds šķēršļu pārlidošanas augstums atbilst lidojuma fāzei un ekspluatācijas veidam, ko veic gaisa kuģis. Nosakot šo augstumu, ņem vērā arī iekārtas, ko izmanto gaisa kuģu atrašanās vietas noteikšanai.

1.3. Ar drošību saistīts lidlauka aprīkojums, tostarp vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi

1.3.1. Palīglīdzekļi atbilst to mērķim, ir atpazīstami un sniedz nepārprotamu informāciju to izmantotājiem visos paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.

- 1.3.2. Paredzētajos ekspluatācijas apstākļos ar drošību saistītais lidlauka aprīkojums funkcionē, kā paredzēts. Ekspluatācijas apstākļos vai sabojāšanās gadījumā ar drošību saistītais lidlauka aprīkojums nerada nepieņemamus riskus aviācijas drošībai.
- 1.3.3. Palīglīdzekļus un to elektroapgādes sistēmas konstruē tā, lai to sabojāšanās gadījumā informācijas lietotāji nesaņemtu neatbilstīgu, maldinošu vai nepietiekamu informāciju vai lai nerastos būtisku pakalpojumu pārtraukumi.
- 1.3.4. Nodrošina piemērotus aizsardzības līdzekļus, lai izvairītos no šādu palīglīdzekļu sabojāšanas vai to darbības traucēšanas.
- 1.3.5. Starojuma avoti vai kustīgu vai nekustīgu priekšmetu klātbūtne netraucē vai nelabvēlīgi neietekmē aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmas.
- 1.3.6. Attiecīgajiem darbiniekiem dara pieejamu informāciju par ar drošību saistītā lidlauka aprīkojuma ekspluatāciju un izmantošanu, tostarp skaidrus norādījumus, kādos apstākļos var rasties nepieņemami riski aviācijas drošībai.

1.4. Lidlauku dati

- 1.4.1. Nosaka katra lidlauka un tajā pieejamo pakalpojumu datus, ko regulāri atjaunina.
- 1.4.2. Dati ir precīzi, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami. Nodrošina atbilstīgus datu integritātes līmeņus.
- 1.4.3. Datus dara pieejamus lietotājiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem laikus, izmantojot pietiekami drošu un ātru sakaru metodi.

2. EKSPLUATĀCIJA UN PĀRVALDĪBA

2.1. Lidlauka ekspluatanta pienākumi

Lidlauka ekspluatants ir atbildīgs par lidlauka ekspluatāciju. Lidlauka ekspluatanta pienākumi ir šādi:

- a) lidlauka ekspluatanta rīcībā, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai lidlaukā nodrošinātu drošu gaisa kuģu ekspluatāciju. Šādi līdzekļi cita starpā ir telpas, personāls, aprīkojums un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un uzskaitē;
- b) lidlauka ekspluatants veic pārbaudes, lai pārliecinātos, ka vienmēr ir ievērotas 1. punkta [...] prasības, vai veic attiecīgus pasākumus, lai mazinātu ar neatbilstību saistītus riskus. Nosaka un piemēro procedūras, lai visiem lietotājiem laikus paziņotu par šādiem pasākumiem;
- c) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, izstrādā un īsteno atbilstīgu lidlauka risku pārvaldības programmu attiecībā uz savvaļas dzīvniekiem;
- d) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, nodrošina, ka transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem;
- e) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka attiecīgos gadījumos ir izstrādātas un tiek īstenotas procedūras, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija ziemā, nelabvēlīgos laika apstākļos, sliktas redzamības apstākļos vai naktī;

- f) lidlauka ekspluatants vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību šīm lidlauku pamatprasībām. Šīs organizācijas cita starpā ir gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, virszemes pakalpojumu sniedzēji, perona pārvaldības dienesta nodrošinātāji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt gaisa kuģu drošību;
- g) lidlauka ekspluatants pārbauda, vai organizācijām, kas iesaistītas gaisa kuģu dzinējsistēmas degvielas/enerģijas uzglabāšanā un gaisa kuģu apgādē ar degvielu/enerģiju, ir procedūras, ar kurām nodrošina, ka gaisa kuģiem tiek piegādāta nekontaminēta un pareizajām specifikācijām atbilstoša dzinējsistēmas degviela/enerģija;
- h) ir pieejamas lidlauka aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;
- i) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, izstrādā un īsteno lidlauka avārijas situāciju plānu, kas aptver iespējamās avārijas situācijas, kuras var rasties lidlaukā vai tā apkārtnē. Šis plāns attiecīgā gadījumā ir saskaņots ar pašvaldības avārijas situāciju plānu, kas izstrādāts gadījumiem, kad aviācijas avārijas situācija izveidojas lidlauka apkārtnē;
- j) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, nodrošina, ka lidlaukā ir atbilstīgs glābšanas un ugunsdzēsšanas dienests. Ja notiek incidents vai nelaimes gadījums, šie dienesti reaģē ar pienācīgu operativitāti, un to rīcībā ir vismaz aprīkojums, ugunsdzēsšanas līdzekļi un pietiekami daudz darbinieku;
- k) lidlauka ekspluatants lidlauka ekspluatācijā un uzturēšanā izmanto tikai apmācītu un kvalificētu personālu un, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, īsteno un uztur mācību un pārbaudes programmas, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci;

- l) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka ikviena persona, kam atļauts bez pavadības piekļūt kustības zonai vai citām ekspluatācijas zonām, ir atbilstīgi apmācīta un kvalificēta šādai piekļuvei;
- m) glābšanas un ugunsdzēsšanas dienestu personāls ir pienācīgi apmācīts un kvalificēts darbam lidlauka apstākļos. Lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz vienošanos ar trešām personām, īsteno un uztur mācību un pārbaudes programmas, lai nodrošinātu šā personāla nepārtrauktu kompetenci; un
- n) viss glābšanas un ugunsdzēsšanas personāls, kam var būt vajadzība rīkoties aviācijas avārijas situācijās, periodiski apliecina, ka viņu veselības stāvoklis ļauj viņiem apmierinoši veikt savas funkcijas, ņemot vērā darbības veidu. Šajā kontekstā tiklab fiziskās, kā garīgās veselības atbilstība nozīmē, ka personāls necieš no slimībām vai invaliditātes, kas varētu padarīt šo personālu nespējīgu:
 - izpildīt uzdevumus, kas jāveic, rīkojoties aviācijas avārijas situācijās;
 - jebkurā laikā veikt tam uzticētos pienākumus; vai
 - pareizi uztvert apkārtni.

2.2. Pārvaldības sistēmas

2.2.1. Atbilstīgi darbības tipam un organizācijas lielumam lidlauka ekspluatants ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu.

2.2.2. Lidlauka ekspluatants kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta 2.2.1. punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu drošības nepārtrauktas uzlabošanas mērķi. No šīs atgadījumu ziņošanas sistēmas iegūtās informācijas analīzē attiecīgā gadījumā iesaista 2.1. punkta f) apakšpunktā uzskaitītās personas.

2.2.3. Lidlauka ekspluatants sagatavo lidlauka rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Šādās rokasgrāmatās ir visas lidlaukam, pārvaldības sistēmai un operatīvā un tehniskās apkopes personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

3. LIDLAUKA APKĀRTNE

3.1. Ir nodrošināts, ka gaisa telpā lidlauka kustības zonas apkaimē nav nekādu šķēršļu, lai lidlaukā varētu notikt paredzētā gaisa kuģu ekspluatācija un šķēršļu izveide lidlauka apkārtņē neradītu nepieņemamus riskus. Šajā nolūkā izveido, ievieš un nepārtraukti pārrauga šķēršļu novērošanas virsmas, lai apzinātu par šīm virsmām augstākus objektus.

- a) Konstatējot par šīm virsmām augstākus objektus, novērtē, vai tie ir vai nav uzskatāmi par nepieņemamu risku. Visus objektus, kas rada nepieņemamu risku, likvidē vai veic attiecīgus risku mazinošus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus, kuri izmanto lidlauku.
- b) Par palikušajiem šķēršļiem paziņo, un vajadzības gadījumā tos atbilstīgi marķē un padara redzamus ar gaismām.

3.2. Ar cilvēka darbību un ar zemes izmantošanu saistītos apdraudējumus, gan turpmāk uzskaitītos, gan citus, pārrauga. Šo apdraudējumu radītos riskus novērtē un vajadzības gadījumā mazina:

- a) jebkāda apbūve vai zemes izmantošanas pārmaiņas lidlauka zonā;
- b) iespējamība, ka šķēršļi var izraisīt turbulenci;
- c) bīstamas, dezorientējošas un maldinošas gaismas;

- d) žilbinoša gaisma, ko rada lielas un gaismu intensīvi atstarojošas virsmas;
- e) tādu zonu izveide, kuras var veicināt savvaļas dzīvnieku aktivitāti lidlauka kustības zonas apkārtnē; vai
- f) neredzama starojuma avoti vai kustīgi un nekustīgi objekti, kas var traucēt vai nelabvēlīgi ietekmēt aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmu darbību.

3.3. Gadījumiem, kad aviācijas avārijas situācija izveidojas lidlauka apkārtnē, sagatavo avārijas situāciju plānu.

4. VIRSZEMES PAKALPOJUMI

4.1. Virszemes pakalpojumu sniedzēja pienākumi

Virszemes pakalpojumu sniedzējs ir atbildīgs par drošu savu darbību veikšanu lidlaukā.

Pakalpojumu sniedzēja pienākumi ir šādi:

- a) pakalpojumu sniedzēja rīcībā ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai lidlaukā nodrošinātu drošu pakalpojuma sniegšanu. Šādi līdzekļi cita starpā ir telpas, personāls, aprīkojums un materiāli;
- b) pakalpojumu sniedzējs ievēro procedūras, kas ietvertas lidlauka rokasgrāmatā, tostarp procedūras saistībā ar tā transportlīdzekļu, aprīkojuma un personāla kustību un risku saistībā ar lidlauka ekspluatāciju ziemā, naktī un nelabvēlīgos laika apstākļos;
- c) pakalpojumu sniedzējs virszemes pakalpojumus sniedz saskaņā ar tā gaisa kuģu ekspluatanta procedūrām un instrukcijām, ko tas apkalpo;

- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka ir pieejamas virszemes apkalpošanas aprīkojuma ekspluatācijas un tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par ekspluatāciju, tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;
- i) pakalpojumu sniedzējs izmanto tikai pienācīgi apmācītu un kvalificētu personālu un nodrošina mācību un pārbaudes programmu īstenošanu un uzturēšanu, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci.

4.2. Pārvaldības sistēmas

- 4.2.1. Atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam pakalpojumu sniedzējs ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu. Šādu sistēmu koordinē ar lidlauka ekspluatanta pārvaldības sistēmu.
- 4.2.2. Pakalpojumu sniedzējs kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta 4.2.1. punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu drošības nepārtrauktas uzlabošanas mērķi. Neskarot citus ziņošanas pienākumus, pakalpojumu sniedzējs visus atgadījumus pārsūta uz lidlauka ekspluatanta ziņošanas sistēmu un – attiecīgā gadījumā – uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja ziņošanas sistēmu.
- 4.2.3. Pakalpojumu sniedzējs izstrādā virszemes pakalpojumu rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Šādā rokasgrāmatā ir iekļautas visas pakalpojuma sniegšanai, pārvaldības sistēmai un pakalpojuma sniegšanas personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

4.a Perona pārvaldības pakalpojumi

- 4.a.1. Perona pārvaldības pakalpojumu (PPP) sniedzējs sniedz savus pakalpojumus saskaņā ar lidlauka rokasgrāmatā ietvertajām procedūrām.
- 4.a.2. Atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam PPP sniedzējs ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, tostarp drošības pārvaldību, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām.
- 4.a.3. PPP sniedzējs slēdz formālas vienošanās ar lidlauka ekspluatantu un gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēju, kurās apraksta sniedzamo pakalpojumu apjomu.
- 4.a.4. PPP sniedzējs kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta 4.a.2. punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu drošības nepārtrauktas uzlabošanas mērķi. Neskarot citus ziņošanas pienākumus, pakalpojumu sniedzējs visus atgadījumus pārsūta uz lidlauka ekspluatanta ziņošanas sistēmu un – attiecīgā gadījumā – uz gaisa satiksmes pakalpojumu sniedzēja ziņošanas sistēmu.
- 4.a.5. PPP sniedzējs piedalās lidlauka ekspluatanta izveidotajās drošības programmās.

5. CITI

Neskarot gaisa kuģu ekspluatanta pienākumus, lidlauka ekspluatants nodrošina, ka, izņemot gaisa kuģu avārijas situācijas, kad gaisa kuģi tiek novirzīti uz rezerves lidlauku, vai citus apstākļus, ko valsts kompetentā iestāde nosaka katrā gadījumā atsevišķi, lidlauku vai tā daļas neizmanto gaisa kuģi, kas neatbilst parastiem darbības apstākļiem paredzētajam lidlauka projektam un ekspluatācijas procedūrām.

VIII PIELIKUMS

Pamatprasības *ATM/ANS* un gaisa satiksmes vadības dispečeriem

1. GAISA TELPAS IZMANTOŠANA

- 1.1. Visu gaisa kuģu ekspluatācija, izņemot tos, kuri veic 2. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, visās lidojuma fāzēs vai lidlauka kustības zonā notiek saskaņā ar kopīgiem vispārējiem darbības noteikumiem un piemērojamām procedūrām, kas noteiktas konkrētās gaisa telpas izmantošanai.
- 1.2. Visi gaisa kuģi, izņemot tos, kuri veic 2. panta 3. punkta a) apakšpunktā minētās darbības, ir aprīkoti ar vajadzīgajiem komponentiem, un tos atbilstīgi ekspluatē. Komponenti, ko izmanto *ATM/ANS* sistēmās, atbilst arī 3. punkta prasībām.

2. PAKALPOJUMI

2.1. Gaisa telpas izmantotājiem aeronavigācijas vajadzībām sniedzamā aeronavigācijas informācija un dati

- 2.1.1. Dati, ko izmanto kā aeronavigācijas informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli, un tos sniedz laicīgi.
- 2.1.2. Aeronavigācijas informācija ir precīza, pilnīga, aktuāla, nepārprotama, ar atbilstīgu integritāti un lietotājiem piemērotā formātā.
- 2.1.3. Šādu aeronavigācijas informāciju gaisa telpas lietotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret tīšiem un netīšiem sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.

2.2. Meteoroloģiskie pakalpojumi

2.2.1. Dati, ko izmanto kā aviācijas meteoroloģiskās informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli.

2.2.2. Aviācijas meteoroloģiskā informācija ir iespējami precīza, pilnīga, aktuāla, ar atbilstīgu integritāti un nepārprotama, lai tā atbilstu gaisa telpas izmantotāju vajadzībām.

2.2.3. Šādu aviācijas meteoroloģisko informāciju gaisa telpas izmantotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.

2.3. Gaisa satiksmes pakalpojumi

2.3.1. Dati, ko izmanto kā avotu, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, ir pareizi, pilnīgi un aktuāli.

2.3.2. Gaisa satiksmes pakalpojumu sniegšana ir pietiekami precīza, pilnīga, aktuāla un nepārprotama, lai atbilstu lietotāju drošības vajadzībām.

2.3.3. Automatizēti instrumenti, kas lietotājiem sniedz informāciju vai ieteikumus, ir pareizi konstruēti, ražoti un uzturēti, lai nodrošinātu to piemērotību paredzētajiem mērķiem.

2.3.4. Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un ar tiem saistītie procesi nodrošina, ka ir atbilstīgs attālums starp gaisa kuģiem, un lidlauka manevrēšanas teritorijā novērš sadursmes starp gaisa kuģiem un šķēršļiem, un vajadzības gadījumā palīdz izvairīties no citiem apdraudējumiem gaisā, un nodrošina tūlītēju un savlaicīgu koordināciju ar visiem attiecīgajiem lietotājiem un blakusesošajām gaisa telpas daļām.

2.3.5. Saziņa starp gaisa satiksmes dienestiem un gaisa kuģiem un starp attiecīgajām gaisa satiksmes dienestu struktūrvienībām ir savlaicīga, skaidra, pareiza un nepārprotama, aizsargāta pret traucējumiem, visām iesaistītajām personām saprotama un attiecīgā gadījumā vispāratzīta.

2.3.6. Pastāv līdzekļi, kas ļauj konstatēt iespējamās avārijas situācijas un attiecīgā gadījumā sākt efektīvus meklēšanas un glābšanas darbus. Šādi līdzekļi vismaz ietver atbilstīgus trauksmes izziņošanas mehānismus, koordinācijas pasākumus un procedūras, līdzekļus un personālu, lai nodrošinātu efektīvu atbildības rajona pārklājumu.

2.4. Sakaru pakalpojumi

Tiek nodrošināta un uzturēta pietiekama sakaru pakalpojumu veikspēja pieejamības, integritātes, nepārtrauktības un savlaicīguma ziņā. Pakalpojumi ir ātri un aizsargāti pret datu sabojāšanu.

2.5. Navigācijas pakalpojumi

Tiek nodrošināts un uzturēts pietiekams navigācijas pakalpojumu veikspējas līmenis vadīšanas, pozicionēšanas un attiecīgā gadījumā laika koordinācijas informācijas ziņā. Veikspējas kritēriji ietver pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un nepārtrauktību.

2.6. Novērošanas pakalpojumi

Novērošanas pakalpojumi nosaka gaisa kuģu atrašanās vietu gaisā, kā arī citu gaisa kuģu un zemes transportlīdzekļu atrašanās vietu lidlaukā, nodrošinot pietiekamu veikspēju attiecībā uz pakalpojumu precizitāti, integritāti, nepārtrauktību un noteikšanas iespējamību.

2.7. Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība

Gaisa satiksmes plūsmu taktiskā pārvaldība Savienības līmenī izmanto un sniedz pietiekami precīzu un aktuālu informāciju par plānotās gaisa satiksmes apjomu un īpatnībām, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanu, un veic ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai mazinātu risku, ka gaisā vai lidlaukos varētu rasties pārslodzes situācijas. Lai optimizētu pieejamo kapacitāti gaisa telpas izmantošanā un lai uzlabotu gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības procesus, īsteno plūsmu pārvaldību. Šādas pārvaldības pamatā ir drošība, pārredzamība un efektivitāte, nodrošinot, ka kapacitātes piešķiršana ir elastīga un savlaicīga, ievērojot Eiropas aeronavigācijas plānu.

Regulas 37.a pantā minētie pasākumi attiecībā uz plūsmu pārvaldību atbalsta aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, lidlauku ekspluatantu un gaisa telpas lietotāju ekspluatācijas lēmumus un aptver šādas jomas:

- a) lidojumu plānošanu;
- b) pieejamās gaisa telpas kapacitātes izmantošanu visās lidojuma fāzēs, ieskaitot laika nišu piešķiršanu maršrutā;
- c) vispārējās gaisa satiksmes maršrutu izmantošanu, tostarp:
 - vienotas maršrutu un satiksmes izvietojuma publikācijas izveidošanu,
 - vispārējās gaisa satiksmes novirzīšanu no noslogotiem apgabaliem, un
 - prioritātes noteikšanu vispārējās gaisa satiksmes piekļuvei gaisa telpai, jo īpaši noslogotības un krīzes laikā; un
- d) lidojumu plānu un lidostu laika nišu atbilstību un vajadzības gadījumā nepieciešamo koordināciju ar blakus esošiem reģioniem.

2.8. Gaisa telpas pārvaldība

Konkrētu gaisa telpas daļu piešķiršanu noteiktai izmantošanai pārrauga, koordinē un izziņo laicīgi, lai jebkuros apstākļos mazinātu risku, ka zūd distance starp gaisa kuģiem. Ņemot vērā dalībvalstu atbildībā esošu militāro darbību un ar to saistītu aspektu organizāciju, gaisa telpas pārvaldība arī atbalsta *ICAO* noteiktās un ar Regulu (EK) Nr. 551/2004 īstenotās gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas vienveidīgu piemērošanu, lai veicinātu gaisa telpas un gaisa satiksmes pārvaldību kopējās transporta politikas kontekstā.

2.9. Gaisa telpas plānošana

Gaisa telpas struktūru un lidojuma procedūras pienācīgi izstrādātā, apseko un validē, pirms var sākt to ekspluatāciju un tās var izmantot gaisa kuģi.

3. SISTĒMAS UN KOMPONENTI

3.1. Vispārīgi noteikumi

ATM/ANS sistēmas un komponenti, kas nodrošina saistītas informācijas apmaiņu ar gaisa kuģiem un uz zemes, ir pareizi konstruētas, ražotas, uzstādītas, uzturētas un ekspluatētas, lai nodrošinātu, ka tās ir derīgas paredzētajiem mērķiem.

Sistēmas un procedūras jo īpaši ietver tās, kas vajadzīgas, lai atbalstītu šādas funkcijas un pakalpojumus:

- a) gaisa telpas pārvaldība;
- b) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība;
- c) gaisa satiksmes pakalpojumi, jo īpaši lidojumu datu apstrādes sistēmas, novērošanas datu apstrādes sistēmas un cilvēka un mašīnas saskarnes sistēmas;
- d) sakari, tostarp zeme-zeme/kosmoss, gaiss-zeme un gaiss-gaiss/kosmoss sakari;
- e) navigācija;
- f) novērošana;
- g) aeronavigācijas informācijas pakalpojumi;
- h) meteoroloģiskie pakalpojumi.
- i) [...]

3.2. Sistēmu un komponentu integritāte, veiktspēja un drošums

3.2.1. Neatkarīgi no tā, vai tie atrodas gaisa kuģī, uz zemes vai kosmosā, sistēmu un komponentu integritāte un ar drošību saistītā veiktspēja ir piemērota paredzētajam mērķim. Sistēmas un komponenti visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos un visā ekspluatācijas laikā atbilst nepieciešamajam ekspluatācijas veiktspējas līmenim.

3.2.2. *ATM/ANS* sistēmas un to komponentus konstruē, izstrādā, uztur un ekspluatē, izmantojot atbilstīgas un validētas procedūras, tā, lai vienmēr un visās lidojuma fāzēs nodrošinātu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sekmīgu darbību. Sekmīgu darbību var raksturot jo īpaši kā apmaiņu ar informāciju, tai skaitā ar attiecīgu informāciju par ekspluatācijas stāvokli, informācijas kopīgu izpratni, salīdzināmas apstrādes darbības un saistītās procedūras, kas ļauj veikt kopējās saskaņotās ekspluatācijas darbības visā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklā (*EATMN*) vai tā daļā.

3.2.3. *EATMN*, tā sistēmas un to komponenti koordinētā veidā atbalsta jaunas saskaņotas un validētas darbības koncepcijas, kas uzlabo aeronavigācijas pakalpojumu kvalitāti, ilgtspējību un efektivitāti, it īpaši drošības un jaudas ziņā.

3.2.4. *EATMN*, tā sistēmas un to komponenti atbalsta pakāpenisku civilmilitārās koordinācijas īstenošanu, ciktāl tas ir vajadzīgs, lai efektīvi pārvaldītu gaisa telpu un gaisa satiksmes plūsmu un lai visi lietotāji varētu droši un efektīvi izmantot gaisa telpu, realizējot gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepciju.

3.2.5. Lai sasniegtu šos mērķus, *EATMN*, tā sistēmas un to komponenti atbalsta savlaicīgu apmaiņu ar pareizu un konsekventu informāciju, kas ietver visas lidojuma fāzes, starp civilajām un militārajām iestādēm, neskarot drošības vai aizsardzības politikas intereses, tostarp konfidencialitātes prasības.

3.3. Sistēmu un komponentu konstrukcija

- 3.3.1. Sistēmas un komponentus konstruē tā, lai tie atbilstu piemērojamām drošuma un – attiecīgā gadījumā – drošības prasībām.
- 3.3.2. Sistēmas un komponentus – skatot tos gan kopā, gan atsevišķi, gan savstarpējā saistībā – konstruē tā, lai pastāvētu apgriezti proporcionāla attiecība starp iespējamību, ka jebkāda atteice var izraisīt pilnīgu sistēmas atteici, un atteices seku nopietnību attiecībā uz pakalpojumu drošību.
- 3.3.3. Sistēmas un komponentus – skatot tos gan atsevišķi, gan savstarpējā kombinācijā – konstruē, ņemot vērā ar cilvēka spējām un veiktspēju saistītus ierobežojumus.
- 3.3.4. Sistēmas un komponentus konstruē tā, lai tie un tajos esošie dati būtu aizsargāti pret kaitīgu mijiedarbību ar iekšējiem un ārējiem elementiem.
- 3.3.5. Personālam skaidri, konsekventi un nepārprotami dara zināmu sistēmu un komponentu ražošanai, uzstādīšanai, ekspluatācijai un uzturēšanai vajadzīgo informāciju, kā arī informāciju par nedrošiem apstākļiem.

3.4. Nemainīgs pakalpojumu līmenis

Sistēmu un komponentu drošības līmeņus uztur vienādus, sniedzot pakalpojumu, kā arī veicot izmaiņas pakalpojumā.

4. GAISA SATIKSMES VADĪBAS DISPEČERU KVALIFIKĀCIJA

4.1. Vispārīgi noteikumi

Personas, kas mācās par gaisa satiksmes vadības dispečeriem, kā arī gaisa satiksmes vadības studenti ir pietiekami izglītoti un sasnieguši pietiekamu fizisku un garīgu briedumu, lai apgūtu, saglabātu un pierādītu attiecīgās teorētiskās zināšanas un prasmes.

4.2. Teorētiskās zināšanas

- 4.2.1. Gaisa satiksmes vadības dispečeri apgūst un uztur zināšanas līmenī, kas ir pietiekams, lai izpildītu savas funkcijas, un samērīgs ar riskiem, kuri ir saistīti ar pakalpojuma veidu.
- 4.2.2. Teorētisku zināšanu apguvi un atcerēšanos pierāda apmācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos vai atbilstīgos eksāmenos.
- 4.2.3. Uztur attiecīgu teorētisku zināšanu līmeni. Atbilstību pierāda regulāros novērtējumos vai eksāmenos. Eksāmenu biežums ir samērīgs ar riska līmeni, kas saistīts ar pakalpojuma veidu.

4.3. Prasmes

- 4.3.1. Gaisa satiksmes vadības dispečers iegūst un uztur prasmes, kas nepieciešamas, lai viņš spētu veikt savas funkcijas. Šīs prasmes ir samērīgas ar riskiem, kas saistīti ar pakalpojuma veidu, un aptver vismaz šādas jomas, ja tās atbilst veicamajām funkcijām:
- a) ekspluatācijas procedūras;
 - b) ar uzdevumiem saistīti aspekti;
 - c) ārkārtas un avārijas situācijas; un
 - d) cilvēkfaktori.
- 4.3.2. Gaisa satiksmes vadības dispečers pierāda spējas izpildīt saistītās procedūras un uzdevumus kompetences līmenī, kas atbilst veicamajām funkcijām.
- 4.3.3. Uztur pietiekamu prasmju kompetences līmeni. Atbilstību pārbauda regulāros novērtējumos. Novērtējumu biežums ir samērīgs ar sarežģītību un riska līmeni, kas saistīti ar pakalpojuma veidu un veicamajiem uzdevumiem.

4.4. Valodu zināšanas

- 4.4.1. Gaisa satiksmes vadības dispečers pierāda prasmi runāt angļu valodā un saprast to tādā līmenī, lai spētu efektīvi komunicēt gan balss kontakta (pa tālruni/radiotelefonu), gan klātienēs situācijās par konkrētiem un ar darbu saistītiem tematiem, tostarp avārijas situācijās.
- 4.4.2. Ja tas vajadzīgs gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) nodrošināšanai noteiktā gaisa telpas daļā, gaisa satiksmes vadības dispečers spēj runāt arī attiecīgās valsts valodā(-ās) un saprast to/tās iepriekš aprakstītajā līmenī.

4.5. Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas (*STD*)

Ja praktiskām apmācībām, kas aptver situāciju apzināšanu un cilvēkfaktorus, vai prasmju apgūšanas vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto *STD*, to veikspējas līmenis ir tāds, kas ļauj adekvāti simulēt apgūstamajām iemaņām atbilstīgu darba vidi un operatīvās situācijas.

4.6. Mācību kursi

- 4.6.1. Mācības notiek mācībuursos, kas var ietvert teorētiskas un praktiskas nodarbības, tostarp mācības *STD*, ja tās ir paredzētas.
- 4.6.2. Katram mācību veidam sagatavo un apstiprina mācību kursu.

4.7. Instruktori

- 4.7.1. Teorētiskas nodarbības vada attiecīgi kvalificēti instruktori. Viņi:

- a) ir ieguvuši atbilstīgas zināšanas jomā, kurā paredzētas teorētiskās nodarbības; un
- b) ir pierādījuši spēju izmantot atbilstīgas apmācību metodes.

4.7.2. Praktiskas nodarbības vada atbilstīgi kvalificēti instruktori, kam ir šāda kvalifikācija:

- a) viņi atbilst teorētisko zināšanu un pieredzes prasībām, kas atbilst rīkotajām nodarbībām;
- b) viņi ir pierādījuši spēju pasniegt un izmantot atbilstīgas apmācību metodes;
- c) viņi ir praktizējuši apmācību metodes, ko paredzēts izmantot apgūstamo procedūru apgūvē; un
- d) viņi regulāri piedalās kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu mācīšanas kompetences uzturēšanu.

4.7.3. Praktisko nodarbību instruktoriem turklāt ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.

4.8. Vērtētāji

4.8.1. Personas, kas atbild par gaisa satiksmes vadības dispečeru prasmju novērtēšanu:

- a) ir pierādījušas spēju novērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru sniegumu un veikt testus un pārbaudes; un
- b) regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai nodrošinātu atbilstīgu novērtēšanas standartu uzturēšanu.

4.8.2. Prasmju vērtētājiem turklāt ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem tajās jomās, kurās jāveic novērtējums.

4.9. Gaisa satiksmes vadības dispečera veselības stāvokļa atbilstība

4.9.1. Visi gaisa satiksmes vadības dispečeri regulāri iztur veselības pārbaudi, lai pierādītu, ka viņi spēj pietiekami labi veikt savas funkcijas. Lai pierādītu atbilstību, veic atbilstīgu novērtējumu, ņemot vērā iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.

4.9.2. Personu, kas sniedz gaisa satiksmes vadības (*ATC*) pakalpojumus, fiziskās un garīgās veselības atbilstības pārbaudē cita starpā tiek pierādīts, ka persona necieš no slimībām vai invaliditātes, kas padara viņu nespējīgu:

- a) pienācīgi izpildīt uzdevumus, kas jāveic, lai sniegtu *ATC* pakalpojumu;
- b) jebkurā laikā veikt uzticētos pienākumus, vai
- c) pareizi uztvert savu apkārtni.

4.9.3. Ja veselības pārbaudi nevar pilnībā izturēt, drīkst izmantot tādus kompensācijas pasākumus, ar ko nodrošina līdzvērtīgu drošību.

5. PAKALPOJUMU SNIEDZĒJI UN MĀCĪBU ORGANIZĀCIJAS

5.1. Pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

- a) pakalpojumu sniedzēja rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, ir līdzekļi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu pakalpojuma mērogu un apjomu. Šādi līdzekļi cita starpā ir: sistēmas, telpas, ieskaitot energoapgādi, vadības struktūra, personāls, iekārtas un to tehniskā apkope, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;

- b) pakalpojumu sniedzējs izstrādā un atjaunina pārvaldības un darbības rokasgrāmatas attiecīgo pakalpojumu sniegšanai un darbojas saskaņā ar šīm rokasgrāmatām. Šādās rokasgrāmatās ir visas ekspluatācijai, pārvaldības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras;
- c) atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam pakalpojumu sniedzējs ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu;
- d) pakalpojumu sniedzējs nodarbina tikai atbilstīgi kvalificētu un profesionāli sagatavotu personālu un īsteno un uztur personāla mācību un pārbaužu programmas;
- e) lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pakalpojumu sniedzējs izveido oficiālus sakarus ar visām ieinteresētajām personām, kas var tieši ietekmēt tā pakalpojumu drošību;
- f) pakalpojumu sniedzējs izstrādā un īsteno darbnepārtrauces plānu, kas aptver avārijas un ārkārtas situācijas, kuras var rasties saistībā ar sniedzamajiem pakalpojumiem;
- g) pakalpojumu sniedzējs kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta c) punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu drošības nepārtrauktas uzlabošanas mērķi; un
- h) pakalpojumu sniedzējs paredz kārtību, lai pārliecinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tas ekspluatē, vienmēr atbilst drošības darbības prasībām.

5.2. *ATC* pakalpojumu nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi:

- a) *ATC* pakalpojuma sniegšanā iesaistītā personāla noguruma novēršanai ievieš dežūru sistēmu. Dežūru sistēmā ņem vērā dežūru periodus, dežūru ilgumu un pielāgotus atpūtas periodus. Dežūru sistēmā paredzētajos ierobežojumos ņem vērā attiecīgus faktorus, kas rada nogurumu, piemēram, jo īpaši negulēšanu, diennakts ciklu traucējumus, nakts dežūras, kumulatīvo dežūru ilgumu konkrētos laikposmos, kā arī pienākumu sadalījumu personāla starpā;
- b) *ATC* pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla stresa novēršanai izmanto izglītojošas un profilakses programmas;
- c) *ATC* pakalpojumu sniedzējs ir izveidojis procedūras, lai pārliecinātos, ka nav traucētas *ATC* pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla kognitīvās spējas vai nemazinās veselības stāvokļa atbilstība darbam; un
- d) plānojot un īstenojot darbības, *ATC* pakalpojumu sniedzējs ņem vērā operatīvos un tehniskos ierobežojumus un ar cilvēkfaktoru saistītos principus.

5.3. Sakaru, navigācijas un/vai novērošanas pakalpojumus nesniedz, ja nav ievērots šāds nosacījums:

pakalpojumu sniedzējs laikus informē attiecīgos gaisa telpas lietotājus un *ATS* struktūrvienības par *ATS* kontekstā sniegto pakalpojumu operatīvo statusu (un tā pārmaiņām).

5.4. Mācību organizācijas

Mācību organizācija, kas nodrošina apmācību personālam, kas sniedz *ATC* pakalpojumus, atbilst šādām prasībām:

- a) tai ir visi līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pildītu ar tās darbību saistītos pienākumus. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, aprīkojums, metodika, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuve attiecīgiem datiem un uzskaitē;
- b) atbilstīgi nodrošinātās apmācības veidam un organizācijas lielumam ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus, tostarp riskus saistībā ar mācību standartu, un pastāvīgi censtos uzlabot šo sistēmu; un
- c) vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu šo pamatprasību ievērošanu.

6. AVIĀCIJAS MEDICĪNAS EKSPERTI UN AVIĀCIJAS MEDICĪNAS CENTRI

6.1. Aviācijas medicīnas eksperti

Aviācijas medicīnas ekspertiem jābūt:

- a) kvalificētiem un licencētiem nodarboties ar ārsta praksi;
- b) apmācītiem aviācijas medicīnā un regulārās aviācijas medicīnas kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu novērtēšanas standartu uzturēšanu; un
- c) apguvušiem praktiskās zināšanas un pieredzi par apstākļiem, kādos gaisa satiksmes vadības dispečeri veic savus pienākumus.

6.2. Aviācijas medicīnas centri

Aviācijas medicīnas centriem jāatbilst šādām prasībām:

- a) tiem jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi, lai veiktu visus pienākumus, kas saistīti ar to tiesībām. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;
- b) atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam tie ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu; un
- c) vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu šo prasību ievērošanu.

IX PIELIKUMS

Pamatprasības bezpilota gaisa kuģiem

1. BEZPILOTA GAISA KUĢU KONSTRUEŠANAS, RAŽOŠANAS, TEHNISKĀS APKOPES UN EKSPLUATĀCIJAS PAMATPRASĪBAS

- 1.1. Bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam jāzina piemērojamie Savienības un valsts noteikumi, kuri saistīti ar plānoto ekspluatāciju, jo īpaši attiecībā uz drošumu, privātumu, datu aizsardzību, atbildību, apdrošināšanu, drošību vai vides aizsardzību. Bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam jāspēj nodrošināt ekspluatācijas drošību un drošs bezpilota gaisa kuģa attālums no cilvēkiem uz zemes un no citiem gaisa telpas lietotājiem. Tas ietver ražotāja nodrošināto ekspluatācijas instrukciju un visu attiecīgo bezpilota gaisa kuģa darbības funkciju, kā arī piemērojamo gaisa telpas izmantošanas un *ATM/ANS* procedūru noteikumu pārzināšanu.
- 1.2. Bezpilota gaisa kuģim jābūt konstruētam un būvētam tā, lai tas būtu piemērots savām funkcijām un to varētu ekspluatēt un regulēt un tam varētu veikt tehnisko apkopi, nepakļaujot cilvēkus riskam, ja šīs darbības veic apstākļos, kādiem šis gaisa kuģis ir konstruēts.
- 1.3. Ja tas nepieciešams, lai mazinātu riskus, kas saistīti ar drošumu, privātumu, personas datu aizsardzību, drošību vai vidi un kas izriet no ekspluatēšanas, bezpilota gaisa kuģim jābūt atbilstošajām un konkrētajām īpatnībām un funkcijām, ar kurām ņem vērā privātuma principus un integrētu personas datu aizsardzību un personas datu aizsardzību pēc noklusējuma. Atkarībā no vajadzībām minētajām īpatnībām un funkcijām jānodrošina iespēja viegli identificēt gaisa kuģi un ekspluatācijas veidu un nolūku, kā arī jānodrošina, ka tiek ievēroti piemērojamie ierobežojumi, aizliegumi vai nosacījumi, jo īpaši attiecībā uz ekspluatāciju konkrētās ģeogrāfiskās zonās, pārsniedzot noteiktus attālumus no personas, kas ekspluatē bezpilota gaisa kuģi, vai noteiktos augstumos.

1.4. Organizācijai, kas ir atbildīga par bezpilota gaisa kuģa ražošanu vai tirdzniecību, jāsniedz bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam un attiecīgā gadījumā tehniskās apkopes organizācijai informācija par to, kādai ekspluatācijai attiecīgais bezpilota gaisa kuģis ir konstruēts, informācija par ierobežojumiem, kā arī nepieciešamā informācija minētā gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, tostarp informācija par ekspluatācijas un vides raksturlielumiem, lidojumderīguma ierobežojumiem un avārijas procedūrām. Šo informāciju sniedz skaidri, konsekventi un nepārprotami. Tādu bezpilota gaisa kuģu operatīvajām spējām, ko var izmantot ekspluatācijā, kuras veikšanai nav nepieciešams sertifikāts vai deklarācija, ir jābūt tādām, kas dod iespēju ieviest ierobežojumus, kuri atbilst šādai ekspluatācijai piemērojamiem gaisa telpas noteikumiem. *(pārcelts no 2.1. punkta g) apakšpunkta)*

2. BEZPILOTA GAISA KUĢU KONSTRUĒŠANAS, RAŽOŠANAS, TEHNISKĀS APKOPES UN EKSPLUATĀCIJAS PAPILDU PAMATPRASĪBAS, KAS MINĒTAS 46. PANTA 1. UN 2. PUNKTĀ

Lai cilvēkiem uz zemes un citiem gaisa telpas lietotājiem bezpilota gaisa kuģa ekspluatēšanas laikā nodrošinātu pietiekamu drošības līmeni, jāievēro turpmāk izklāstītās prasības, vajadzības gadījumā ņemot vērā darbības riska līmeni.

2.1. Lidojumderīgums

2.1.1. Bezpilota gaisa kuģim jābūt konstruētam tā vai tam jābūt tādām konstrukcijas pazīmēm vai detaļām, lai varētu pienācīgi apliecināt personas, kas ekspluatē bezpilota gaisa kuģi, vai trešo personu, tostarp īpašuma, drošību gaisā un uz zemes.

2.1.2. Bezpilota gaisa kuģu integritātei visos paredzamajos lidojuma apstākļos jābūt samērīgai ar risku.

2.1.3. Bezpilota gaisa kuģim jābūt droši vadāmam un manevrējamam tā, kā nepieciešams visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, tostarp pēc vienas vai – attiecīgā gadījumā – vairāku sistēmu atteices. Pienācīgi jāņem vērā cilvēkfaktora apsvērumi, jo īpaši pieejamās zināšanas par faktoriem, kas sekmē to, ka cilvēki droši ekspluatē tehnoloģijas.

- 2.1.4. Bezpilota gaisa kuģiem un to dzinējiem, propelleriem, daļām, neuzstādītām ierīcēm un bezpilota gaisa kuģu tālvadības ierīcēm jādarbojas tā, kā paredzēts, jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos, visas tādas ekspluatācijas laikā, kādai šis gaisa kuģis ir konstruēts, un pietiekami pārsniedzot to.
- 2.1.5. Bezpilota gaisa kuģiem un to dzinējiem, propelleriem, daļām, neuzstādītām ierīcēm un bezpilota gaisa kuģu tālvadības ierīcēm, aplūkojot atsevišķi un savstarpējā saistībā, jābūt konstruētām tā, lai atteices stāvokļa iespējamība un tā seku nopietnība attiecībā uz cilvēkiem uz zemes un citiem gaisa telpas lietotājiem būtu mazināta, balstoties un 4. panta 2. punktā noteiktajiem principiem.
- 2.1.6. Jebkādām bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīcēm, ko izmanto ekspluatācijā, jābūt tādām, kas atvieglo lidojumu veikšanu, tostarp tajās jābūt līdzekļiem situācijas apzināšanas nodrošināšanai, kā arī visu paredzamu un avārijas situāciju pārvarēšanai.
- 2.1.7. [...]
- 2.1.8. Organizācijām, kas iesaistītas bezpilota gaisa kuģu, dzinēju un propelleru konstruēšanā, jāveic piesardzības pasākumi, lai mazinātu apdraudējumu, ko rada gan iekšēji bezpilota gaisa kuģa un tā sistēmu apstākļi, gan ārēji apstākļi kuri, kā liecina pieredze, ietekmē drošību. Tas ietver aizsardzību pret elektronisku līdzekļu radītiem traucējumiem.
- 2.1.9. Ražošanas procesiem, materiāliem un komponentiem, ko izmanto bezpilota gaisa kuģu ražošanā, jānodrošina atbilstīgas un reproducējamās īpašības un veiktspēja, kuras atbilst konstrukcijas īpašībām.

2.2. Organizācijas

Organizācijas, kas ir iesaistītas bezpilota gaisa kuģu konstruēšanā, ražošanā, tehniskajā apkopē, ekspluatēšanā, saistītos pakalpojumos un mācībās, izpilda turpmāk izklāstītos nosacījumus.

- a) Organizācijai jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi tās darbības jomai, un jānodrošina atbilstība ar tās darbību saistītajām pamatprasībām un īstenošanas pasākumiem, kas pieņemti, ievērojot 47. pantu.
- b) Organizācijai jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi censtos uzlabot šo sistēmu. Šādai pārvaldības sistēmai jābūt samērīgai ar organizācijas darbības veidu un lielumu.
- c) Organizācijai kā daļa no drošības pārvaldības sistēmas jāievieš atgadījumu ziņošanas sistēma, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Šādai ziņošanas sistēmai jābūt samērīgai ar organizācijas darbības veidu un lielumu.
- d) Organizācijai vajadzības gadījumā jāvienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu attiecīgo pamatprasību ievērošanu.

2.3. Personas, kas ekspluatē bezpilota gaisa kuģi

Personai, kas ekspluatē bezpilota gaisa kuģi, ir zināšanas un prasmes, kas nepieciešamas, lai nodrošinātu ekspluatācijas drošību, un kas ir atbilstošas ar ekspluatācijas veidu saistītajam riskam. Šī persona iztur arī veselības pārbaudi, ja tas ir nepieciešams ar attiecīgo ekspluatāciju saistīto risku mazināšanai.

2.4. Ekspluatācija

Bezpilota gaisa kuģa ekspluatants ir atbildīgs par ekspluatāciju, un viņam jāveic visas atbilstīgās darbības, lai nodrošināt ekspluatācijas drošumu.

Lidojums jāveic saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem, noteikumiem un procedūrām, kas attiecas uz viņa pienākumiem un kas noteikti attiecībā uz teritoriju, gaisa telpu, lidlaukiem vai vietām, kuras paredzēts izmantot, un attiecīgā gadījumā uz saistītajām *ATM/ANS* sistēmām.

- a) Eksploatācijā ar bezpilota gaisa kuģiem jānodrošina uz zemes esošo trešo personu un citu gaisa telpas lietotāju drošība un jāmazina riski, ko rada nelabvēlīgi ārēji un iekšēji apstākļi, tostarp vides apstākļi, visās lidojuma fāzēs ievērojot pienācīgu atstatumu.
- b) Bezpilota gaisa kuģis jāizmanto tikai tad, ja tas ir lidojumderīgs un ja iekārtas un citi komponenti un pakalpojumi, kas nepieciešami paredzētajai eksploatācijai, ir pieejami un darba kārtībā.
- c) Bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam jānodrošina, ka gaisa kuģim ir nepieciešamās navigācijas, sakaru, novērošanas, konstatēšanas un izvairīšanās iekārtas, kā arī jebkuras citas iekārtas, ko uzskata par vajadzīgām plānotā lidojuma drošībai, ņemot vērā eksploatācijas veidu, gaisa satiksmes noteikumus un gaisa telpas izmantošanas noteikumus, ko piemēro visās lidojuma fāzēs.

3. VIDES AIZSARDZĪBAS PAMATPRASĪBAS BEZPILOTA GAISA KUĢIEM

Bezpilota gaisa kuģi atbilst III pielikumā izklāstītajām vides raksturlielumu prasībām.

X PIELIKUMS ²

Atbilstības tabula

Regula (EK) Nr. 216/2008	Šī regula
1. panta 1. punkts	2. panta 1 un 2. punkts
1. panta 2. punkts	2. panta 3. punkts
1. panta 3. punkts	2. panta 5. punkts
2. pants	1. pants
3. pants	3. pants
4. panta 1. punkta a) apakšpunkts	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
4. panta 1. punkta b) apakšpunkts	2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punkts
4. panta 1. punkta c) apakšpunkts	2. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punkts
4. panta 1. punkta d) apakšpunkts	2. panta 1. punkta c) apakšpunkts
4. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts
4. panta 3. punkts	2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunkts
4. panta 3.a punkts	2. panta 1. punkta d) un e) apakšpunkts un 2. punkts
---	2. panta 6. punkts

² Atbilstības tabula būs jāatjaunina vēlākā leģislatīvā procesa posmā, kad priekšlikuma pantu daļa būs labāk izstrādāta.

4. panta 3.b punkts	2. panta 7. punkts
4. panta 3.c punkts	2. panta 1. punkta g) apakšpunkts un 2. punkts
4. panta 4. un 5. punkts	2. panta 3. punkta d) apakšpunkts
4. panta 6. punkts	---
---	2. panta 4. punkts
---	4. pants
---	5. pants
---	6. pants
---	7. pants
---	8. pants
5. panta 1., 2. un 3. punkts	9.–16. pants
5. panta 4. punkta a) un b) apakšpunkts	17. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta c) apakšpunkts	17. panta 1. punkta b) apakšpunkts
---	17. panta 1. punkta a) apakšpunkts
5. panta 5. punkts	18. pants
5. panta 6. punkts	4. pants
6. pants	9.–11. pants

7. panta 1. un 2. punkts	19. un 20. pants
8. panta 4. punkts	21. pants
7. panta 3.–7. punkts	22.–25. pants
8. panta 1.–3. punkts	26. pants un 27. panta 1. un 2. punkts
---	27. panta 3. punkts
8. panta 5. punkts	28. pants
8. panta 6. punkts	4. pants
8.a. panta 1.–5. punkts	29.–34. pants
8.a. panta 6. punkts	4. pants
8.b. panta 1.–6. punkts	35. pants – 39. panta 2. punkts
8.b. panta 7. punkts	39. panta 3. punkts un 4. pants
8.c. panta 1.–10. punkts	40.–44. pants
8.c. panta 11. punkts	4. pants
---	45.–47. pants
9. pants	48.–50. pants
10. panta 1.–3. punkts	51. panta 1. un 2. punkts
---	51. panta 3.–5. punkts

10. panta 4. punkts	51. panta 6. punkts
---	51. panta 7.–9. punkts
10. panta 5. punkts	51. panta 10. punkts
---	52. pants
---	53. pants
---	54. pants
---	55. pants
11. panta 1.–3. punkts	56. panta 1.–3. punkts
11. panta 4.–5.b punkts	---
11. panta 6. punkts	56. panta 4. punkts
12. panta 1. punkts	57. pants
12. panta 2. punkts	---
13. pants	58. pants
14. panta 1.–3. punkts	59. pants
14. panta 4.–7. punkts	60. pants
15. pants	61. pants
16. pants	62. pants
---	63. pants

17. pants	64. pants
18. pants	65. panta 1.–5. punkts
19. pants	65. panta 1.–5. punkts
20. pants	66. pants
21. pants	67. pants
22. panta 1. punkts	65. panta 6. punkts
22. panta 2. punkts	65. panta 7. punkts
22.a pants	68. pants
22.b pants	69. pants
23. pants	70. panta 1. un 2. punkts
---	70. panta 3. punkts
24. un 54. pants	73. pants
25. pants	72. pants
26. pants	74. pants
---	75. pants
---	76. pants

27. panta 1.–3. punkts	77. panta 1.–3. punkts
---	77. panta 4.–6. punkts
---	78. pants
---	79. pants
---	80. pants
28. panta 1. un 2. punkts	81. panta 1. un 2. punkts
---	81. panta 3. punkts
28. panta 3. un 4. punkts	81. panta 4. un 5. punkts
29. panta 1. un 2. punkts	82. panta 1. un 2. punkts
29. panta 3. punkts	---
30. pants	83. pants
31. pants	84. pants
32. panta 1. punkts	108. panta 3. punkts
32. panta 2. punkts	108. panta 5. punkts
33. pants	85. panta 1.–5. punkts
---	85. panta 6. punkts

34. panta 1. punkts	86. panta 1. un 2. punkts
---	86. panta 3. punkts
34. panta 2. un 3. punkts	86. panta 4. un 5. punkts
35. pants	87. pants
36. pants	88. pants
37. panta 1.–3. punkts	89. panta 1.–3. punkts
---	89. panta 4. punkts
---	90. pants
38. panta 1.–3. punkts	91. panta 1.–3. punkts
---	91. panta 4. punkts
39. pants	---
---	92. pants
40. pants	93. pants
41. pants	94. pants
42. pants	95. pants
43. pants	96. pants

44. pants	97. pants
45. pants	98. pants
46. pants	99. pants
47. pants	100. pants
48. pants	101. pants
49. pants	102. pants
50. un 51. pants	103. pants
52. panta 1.–3. punkts	104. pants
52. panta 4. punkts	65. panta 6. punkts
53. panta 1. un 2. punkts	105. panta 1. un 2. punkts
53. panta 3. punkts	65. panta 6. punkts
54. pants	73. pants
55. pants	71. pants
56. pants	106. pants
57. pants	107. pants
58. panta 1. un 2. punkts	108. panta 1. un 2. punkts

58. panta 3. punkts	108. panta 4. punkts
58. panta 4. punkts	121. panta 2. punkts
59. panta 1.–4. punkts	109. panta 1.–4. punkts
---	109. panta 5. punkts
59. panta 5.–11. punkts	109. panta 6.–12. punkts
60. pants	110. pants
61. pants	111. pants
---	112. pants
62. pants	113. pants
63. pants	114. pants
64. panta 1.–5. punkts	115. panta 1.–5. punkts
---	115. panta 6. punkts
65. pants	116. pants
65.a pants	---
---	117. pants
66. pants	118. pants
---	119. pants

67. pants	---
68. pants	120. pants
---	121. panta 1. punkts
58. panta 4. punkts	121. panta 2. punkts
69. pants	----
---	122. pants
---	123. pants
---	124. pants
---	125. pants
---	126. pants
70. pants	127. pants

Regula (EK) Nr. 552/2004	Šī regula
1. pants	1., 2. un 4. pants
2. pants	35. pants
3. pants	37.–38.a pants
4. pants	65. panta 3. punkts un 104. pants
5. pants	38. panta 2. punkts
6. pants	38. panta 1. punkts
6.a pants	-
7. pants	50.a, 56. un 59. pants
8. pants	58. pants
9. pants	-
10. pants	-
11. pants	-
12. pants	-
I pielikums	-

II pielikums	VIII pielikums
III pielikums	-
IV pielikums	-
V pielikums	VI pielikums
