



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS
ATZINUMS NR. 04/2011**

(2011. gada 1. jūnijs)

**par Komisijas regulu, ar kuru nosaka gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas
noteikumus**

"Gaisa kuģu ekspluatācija – OPS"

Saturs

Kopsavilkums	4
Ievads	5
I. Vispārīga informācija.....	5
II. Atzinuma tvērums	5
III. Apspriešana	6
IV. Noteikumu numerācija	8
Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regula	9
I. Darbības joma.....	9
II. Atsauksmju pārskats.....	9
III. Skaidrojums.....	9
I pielikums – Definīcijas	14
I. Tvērums.....	14
II. Atsauksmju pārskats.....	14
III. Neatbilstību pārskats.....	14
IV. Skaidrojums.....	16
II pielikums – ARO daļa	18
I. Vispārīga informācija.....	18
II. Apspriešana	21
III. Tvērums un piemērojamība.....	23
IV. Neatbilstību pārskats.....	41
V. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.....	42
III pielikums – ORO daļa	44
I. Vispārīga informācija.....	44
II. Apspriešana	44
III. Tvērums un piemērojamība.....	46
IV. Neatbilstību pārskats.....	67
V. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.....	82
IV pielikums – CAT (A, H) daļa	83
I. Tvērums.....	83
II. Atsauksmju pārskats.....	85
III. Neatbilstību pārskats.....	85

IV.	Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.....	92
V.	CAT.GEN A apakšdaļa — Vispārējas prasības.....	95
VI.	CAT.OP B apakšdaļa — Eksploatācijas procedūras.....	97
VII.	CAT.POL C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un eksploatācijas ierobežojumi	100
VIII.	CAT.IDE D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas	104
V pielikums — SPA daļa		107
I.	Tvērums.....	107
II.	Atsauksmju pārskats.....	109
III.	Neatbilstību pārskats.....	109
IV.	Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.....	109
V.	SPA.GEN A apakšdaļa — Vispārējas prasības	110
VI.	SPA.PBN B apakšdaļa — Noteiktas precizitātes navigācijas (<i>PBN</i>) lidojumi	111
VII.	SPA.MNPS C apakšdaļa — Lidojumi, ievērojot obligātus navigācijas iekārtu darbības parametrus (<i>MNPS</i>)	112
VIII.	SPA.RVSM D apakšdaļa — Lidojumi gaisa telpā ar samazinātu minimālo vertikālo intervālu (<i>RVSM</i>)	112
IX.	SPA.LVO E apakšdaļa — Lidojumi sliktas redzamības apstākļos (<i>LVO</i>)	113
X.	SPA.ETOPS F apakšdaļa — Īpaši tāli lidojumi (<i>ETOPS</i>) ar divdzinēju lidmašīnām	114
XI.	SPA.DG G apakšdaļa — Bīstamu kravu pārvadājumi.....	115
XII.	SPA.NVIS H apakšdaļa — Helikopteru lidojumi ar nakts redzamības attēlveides sistēmām	115
XIII.	SPA.HHO I apakšdaļa — Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču	116
XIV.	SPA.HERMS J apakšdaļa — Helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (<i>HERMS</i>) lidojumi	118
AKRONĪMI/ABREVIATŪRAS CAT DAĻĀ UN SPA DAĻĀ		121

Kopsavilkums

Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:

- Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regula;
- I pielikums — II–VIII pielikuma terminu definīcijas;
- II pielikums — ARO daļa — Iestāžu prasības gaisa kuģu ekspluatācijai;
- III pielikums — ORO daļa — Organizāciju prasības ekspluatantiem, kas veic sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu komerciālu un nekomerciālu ekspluatāciju;
- IV pielikums — CAT(A,H) daļa — Tehniskās prasības lidmašīnu un helikopteru komercespluatācijai;
- V pielikums — SPA daļa — Prasības ekspluatācijas veidiem, kam vajadzīga īpaša atļauja.

Ņemot vērā Aģentūras valdes un Eiropas Komisijas noteiktos principus, Aģentūra savā priekšlikumā transponē EU-OPS un JAR-OPS 3 saturu un — ciktāl iespējams — pielīdzina prasības ICAO Standartu un ieteicamās prakses 6. pielikuma I un III daļas 1. un 2. sadaļai.

Šīs prasības izstrādātas atbilstīgi šādiem mērķiem:

- uzturēt augstu drošības līmeni;
- attiecīgos gadījumos nodrošināt samērīgus noteikumus;
- nodrošināt ekspluatantiem un iestādēm elastīgumu un efektivitāti.

Šis atzinums izstrādāts, ņemot vērā plaša apspriešanas procesa rezultātus; šajā apspriešanā iesaistījās iestādes, apvienības, ekspluatanti un aviācijas nozares speciālisti.

Atzinums par šīs regulas pārējiem pielikumiem — VI pielikuma NCC daļu, VII pielikuma NCO daļu un VIII pielikuma SPO daļu — tiks publicēts vēlāk.

Ievads

I. Vispārīga informācija

1. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 216/2008¹ (tālāk tekstā — Pamatregula), kurā grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1108/2009², ir izveidota atbilstīga un vispārēja struktūra kopīgu tehnisko prasību un administratīvu procedūru noteikšanai un īstenošanai civilās aviācijas jomā.
2. Šā atzinuma mērķis ir palīdzēt Eiropas Komisijai izstrādāt gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumus.
3. Šis atzinums pieņemts saskaņā ar Eiropas Aviācijas drošība aģentūras (turpmāk — Aģentūra) Valdes³ izstrādāto procedūru Pamatregulas 19. pantā noteiktajā kārtībā.

II. Atzinuma tvērums

4. Šajā atzinumā ir šādi dokumenti:
 - Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regula;
 - I pielikums — II–VIII pielikuma terminu definīcijas;
 - II pielikums — ARO daļa — Iestāžu prasības gaisa kuģu ekspluatācijai;
 - II pielikums — ORO daļa — Organizāciju prasības ekspluatantiem, kas veic sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu komerciālu un nekomerciālu ekspluatāciju;
 - IV pielikums — CAT(A,H) daļa — Tehniskās prasības lidmašīnu un helikopteru komercespluatācijai;
 - V pielikums — SPA daļa — Prasības ekspluatācijas veidiem, kam vajadzīga īpaša atļauja.
5. Šis atzinums neattiecas uz:
 - III pielikuma CAT daļā noteiktajām prasībām planieru un gaisa balonu komercespluatācijai, kā arī lidmašīnu un helikopteru ekspluatācijai lidojumos, kurus sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā;
 - VI pielikuma NCC daļu — Tehniskās prasības sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai;

¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK. *OV L 79, 19.03.2008., 1.–49. lpp.*

² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regula (EK) Nr. 1108/2009, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 216/2008 lidlauku, gaisa satiksmes pārvaldības un aeronavigācijas pakalpojumu jomā un atceļ Direktīvu 2006/33/EK. *OV L 309, 24.11.2009., 51.–70. lpp.*

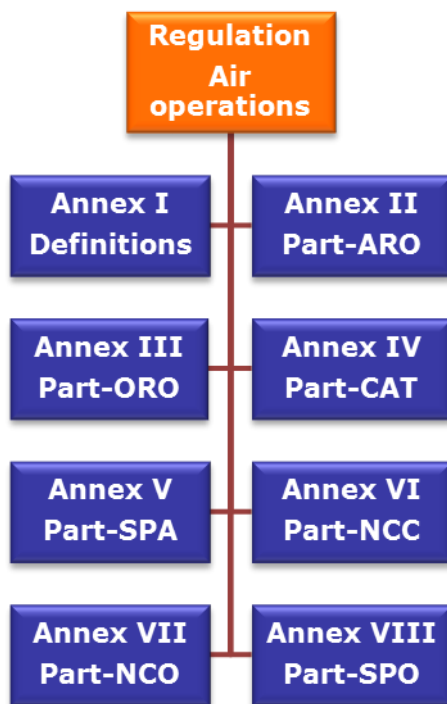
³ Valdes lēmums par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikātus, specifikācijas un norādījumus (Noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB Nr. 08-2007, 13.06.2007.

- VII pielikuma NCC daļu — Tehniskās prasības tādu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi;
- VIII pielikuma SPO daļu — Tehniskās prasības īpašiem ekspluatācijas veidiem, tostarp komerciālai un nekomerciālai ekspluatācijai;
- šo ekspluatācijas veidu attiecīgajiem noteikumiem Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regulā.

Atzinums par pārējām prasībām tiks publicēts vēlāk.

6. Šā atzinuma dokumenti izstrādāti, ievērojot Eiropas Komisijas un Aģentūras 2011. gada aprīlī ierosināto pārskatīto noteikumu uzbūvi. Tabulā ir Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju pielikumu pārskats.

1. diagramma. Pielikumi Regulai par gaisa kuģu ekspluatāciju

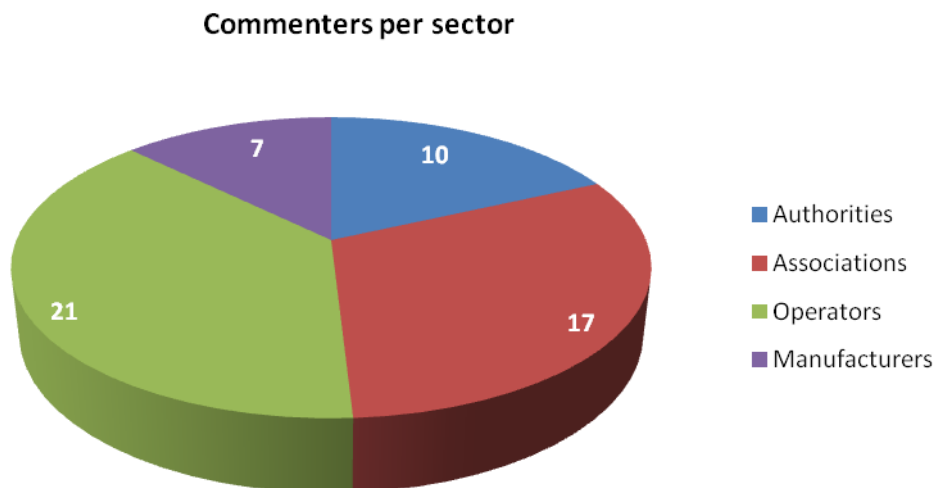


III. Apspriešana

7. Atzinuma pamatā ir šādi dokumenti:
- NPA Nr. 2008-22, kur ir priekšlikumu projekti īstenošanas noteikumiem un attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai (AMC), kā arī norādēm (GM) iestādēm un organizācijām;
 - NPA Nr. 2009-02, kur ir īstenošanas noteikumi un saistīto AMC un GM priekšlikumu projekti par gaisa kuģu ekspluatāciju.
8. NPA Nr. 2009-02 EASA tīmekļa vietnē (<http://www.easa.europa.eu>) tika publicēts 2009. gada 30. janvārī. Apspriešanu noslēdza 2009. gada 31. jūlijā. Aģentūra kopumā saņēma 13 775 komentārus, apmēram 8200 komentāri attiecās uz šā atzinuma tvērumu.

9. Komentāri, kopsavilkumi, attiecīgās atbildes uz apkopotajiem komentāriem un ierosinātais pārskatīto noteikumu teksts detalizēti tika apspriests ar četrām Noteikumu izstrādes izvērtēšanas grupām (RG):
 - RG01 (CAT) — izskatot noteikumus par komercpārvadājumiem gaisā;
 - RG02 (SPO) — izskatot noteikumus par īpašiem pārvadājumiem;
 - RG03 (NCC) — izskatot noteikumus par sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālu ekspluatāciju;
 - RG04 (NCO) — izskatot noteikumus par tādu gaisa kuģu nekomerciālu ekspluatāciju, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi.
10. RG01 izvērtēja CAT daļas komentāru analīzes dokumenta (CRD) projektu. Visas četras RG izvērtēja SPA daļas CRD projektu.
11. Aģentūra rīkoja arī vairākas sanāksmes, kurās piedalījās helikopteru ekspluatācijas speciālisti, kas pārstāvēja iestādes, ekspluatantus un ražotājus, un konsultēja jautājumos par helikopteru ekspluatāciju.
12. Ņemot vērā ar iestādēm, apvienībām un ekspluatantiem veiktās plašās apspriešanas rezultātus, Aģentūra 2010. gada 25. novembrī publicēja CRD OPS I. Atsauksmju iesniegšanas termiņš beidzās 2011. gada 15. februārī. Aģentūra saņēma 1009 atsauksmes.
13. Diagrammā norādīts saņemto atsauksmju sadalījums atbilstīgi iestāžu, apvienību, ekspluatantu un ražotāju grupām.

2. diagramma. Atsauksmju iesniedzēji



14. Visas atsauksmes tika izvērtētas, to iesniedzēji saņēma atbildes, un tās tika ņemtas vērā, sagatavojot šā atzinuma I, IV un V pielikumu.
15. Plašāka informācija par dokumentu NPA Nr. 2008-22b, NPA Nr. 2008-22c, NPA Nr. 2009-02c, NPA Nr. 2009-02d apspriešanu saistībā ar II pielikuma ARO daļu un III pielikuma ORO daļu, ir šā skaidrojuma attiecīgajās sadaļās.

IV. Noteikumu numerācija

16. Saskaņā ar Aģentūras noteikumu izstrādes pamatnostādnēm īstenošanas noteikumos tika piemērota šāda numerācija:

<Daļa>.<Apakšdaļa>.<Sadaļa>.<Nr.>

Skaidrojums

<Daļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem.

Piemēri: ARO, ORO, CAT, SPA.

<Apakšdaļa>: obligāti — ne vairāk par četriem burtiem vai cipariem.

Piemēri: GEN, OP, POL, IDE.

<Sadaļa>: obligāti — ne vairāk par pieciem burtiem vai cipariem.

Piemēri: MPA, A, H, MAB.

<Nr.>: obligāti — noteikuma numurs — trīsciparu skaitlis, sākot no 100, nākamās parasti palielinot par 5.

Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regula

I. Darbības joma

17. Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regulā definēti tās darbības jomā iekļauto daļu vispārējie piemērošanas noteikumi, ierosināti iegūto tiesību saglabāšanas un transponēšanas pasākumi, izmantojot atteikšanās tiesības⁴.

II. Atsauksmju pārskats

18. Atsauksmēs, kas tika saņemtas par OPS īstenošanas noteikumu regulu, galvenā uzmanība bija pievērsta atbilstībai FCL daļas īstenošanas noteikumu regulai un JAR-OPS 3 ierosinātajiem iegūto tiesību saglabāšanas noteikumiem, pieprasot precizēt atsevišķus II pielikuma nosacījumus par gaisa kuģu ekspluatāciju *CAT*, kā arī termina "īpaši ekspluatācijas veidi" definīciju.

III. Skaidrojums

19. Saskaņā ar Pamatregulas 4. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktu un 8. pantu šajā atzinumā publicētajā Īstenošanas noteikumu regulā ir prasības ES ekspluatantiem, kas izmanto ES vai trešā valstī reģistrētus gaisa kuģus, kā arī prasības personālam, kas darbojas šādu gaisa kuģu ekspluatācijā.
20. Šajā regulā noteiktas arī prasības, kas Aģentūrai un kompetentajām iestādēm jāievēro gaisa kuģu ekspluatācijas jomā, tostarp attiecībā uz peronpārbaudēm, ko saskaņā ar Pamatregulas 10. pantu veic gaisa kuģiem, kuru ekspluatantiem piemēro citas valsts drošības uzraudzību.
21. 2. pantā ir īstenošanas noteikumu regulā izmantoto terminu definīcijas. *CAT* definīcija ir atvasināta no *ICAO* 6. pielikuma un mazliet grozīta, lai ņemtu vērā termina "komercekspluatācija" definīciju Pamatregulas 3. panta i) apakšpunktā. Uzsvērts, ka termina "komercekspluatācija" definīcijas tvērums ir plašāks par *CAT* definīcijas tvērumu. *SPO* daļā, kuru vēl izstrādā, termina "īpašs ekspluatācijas veids" definīcija tiks papildināta ar īpašo pakalpojumu orientējošu sarakstu. Turklāt, lai skaidri nodalītu *CAT* no komercekspluatācijas, kas nav *CAT*, 6. panta 6. punktā noteikts, cik personu drīkst vest gaisa kuģī, kuru izmanto īpašiem ekspluatācijas veidiem.
22. Īstenošanas noteikumu regulā ir arī divi panti, kas attiecas uz dalībvalstīm. 3. pantā noteikts, ka dalībvalstīm un Aģentūrai jāizveido aviācijas drošības plāni, lai pastāvīgi uzlabotu drošību. Uzsvērts arī tas, ka dalībvalstīm jākoordinē drošības plāni, jo aviācijas drošības pārvaldība *EASA* dalībvalstīm tagad jāīsteno kopīgi. Pašreizējais kompetences sadalījums Eiropas Savienībā neļauj dalībvalstīm izolēti īstenot drošības plānu. Nākotnē būs vēl citi materiāli, kas papildinās prasības par *ICAO* valsts drošības programmas (*SSP*) prasību kopīgu īstenošanu Eiropas līmenī. To pamatā būs darbs, ko koordinē Eiropas Aviācijas drošības padomdevēja komiteja (*EASAC*), jo īpaši attiecībā uz *EASP* rokasgrāmatu.

⁴ Atteikšanās tiesības ir pārejas pasākuma veids, kas dalībvalstīm konkrētu noteikumu īstenošanas datumu ļauj atlikt par noteiktu, tiesību aktos norādītu laika periodu.

23. 4. pantā ierosinātas prasības par uzraudzības spējām. Šie nosacījumi pilnīgi atbilst attiecīgajiem ICAO drošības uzraudzības sistēmas kritiskajiem elementiem, taču dalībvalstīm tie nosaka papildu pienākumu nodrošināt, lai uzraudzības personālam būtu atbilstīgas pilnvaras veikt sertifikācijas un uzraudzības uzdevumus un šis personāls nebūtu iesaistīts nekādos interešu konfliktos.
24. 3. un 4. pants jau bija publicēts kopā ar atzinumu Nr. 03/11 par īstenošanas noteikumu regulu attiecībā uz gaisa kuģu apkalpi. Jau iekļauti grozījumi, kas tika ierosināti EASA komitejas diskusijās par attiecīgo dokumenta tekstu.
25. 5. pantā par peronpārbaudēm ir pārejas noteikums par obligāto pārbaudžu skaitu gadā, kas proporcionāli pielāgots Regulā noteiktajam piemērošanas datumam aprīlī un kas 2012. gadā noteikts 65 %.
26. 6. pantā noteikta pielikumu darbības joma un piemērojamība.

Pielikums	Piemērojamība	Pants CR
II pielikums — ARO daļa	Prasības iestādēm — arī par peronpārbaudēm.	1.1. un 5.
III pielikums — ORO daļa IV pielikums — CAT daļa	Komerpcpārvadājumi gaisā ar lidmašīnām un helikopteriem, izņemot lidojumus, kurus sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā.	1.2. un 6.1.
V pielikums — SPA daļa	Lidmašīnu, helikopteru, gaisa balonu vai planieru visu veidu ekspluatācija.	6.3.

27. Līdz attiecīgās noteikumu izstrādes procedūras pabeigšanai no šīs regulas darbības jomas 6. panta 4. punktā izslēdz konkrētu veidu gaisa kuģus vai ekspluatācijas veidus. Tie ir:
- daži II pielikumā minēti gaisa kuģi, ja tos izmanto CAT; šo gaisa kuģu ekspluatācija būtu jāveic atbilstīgi EU-OPS pieņemta Komisijas lēmuma nosacījumiem;
 - dirižabļi, gaisa kuģi ar pagriežamiem propelleriem, aerostati ar trošu stiprinājumu un bezpilota aviācijas sistēmas; kā arī
 - ar šādām darbībām saistīti lidojumi, ko veic organizācijas, kas konstruē vai ražo.
28. ORO un CAT daļu šobrīd nepiemēro lidmašīnu ekspluatācijai CAT un helikopteru ekspluatācijai lidojumos, ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā (6. panta 2. punkts), kā arī gaisa balonu un planieru ekspluatācijai CAT. Attiecīgie īstenošanas noteikumi tiks publicēti vēlāk, atbilstīgi grozot īstenošanas noteikumu regulu.
29. Šobrīd ORO daļu nepiemēro arī tādiem komerc ekspluatācijas veidiem, kas nav CAT, un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai. Tiklīdz Aģentūrai būs pieejama NCC, NCO un SPO daļa attiecīgo atzinumu sagatavošanai, īstenošanas noteikumu regulā tiks izdarīti attiecīgi grozījumi.

30. Vairākās atsauksmēs tika prasīts precizēt atsevišķu II pielikumā minēto gaisa kuģu ekspluatāciju CAT atbilstīgi Pamatregulas 8. panta 5. punktam. Saskaņojot ar Eiropas Komisiju, precizējums ir šāds:
31. Komisijas lēmumi, kas izdoti saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3922/91⁵ 8. panta 3. punktu var palikt spēkā pēc Regulas (EEK) Nr. 3922/91 III. pielikuma atcelšanas, to skaidri norādot īstenošanas noteikumos. Proti, Komisijas 2009. gada 14. oktobra Lēmums C(2009)7633⁶ paliks spēkā kā pārejas pasākums. Par lēmumu tika paziņots visām dalībvalstīm, un tas ir pieejams internetā.
32. Eiropas Komisijas lēmums attiecas uz konkrētiem ekspluatantiem, II pielikumā minētiem gaisa kuģu tipiem, pierādījuma dokumentiem un nosacījumiem. Ja kāds no šiem ekspluatantiem plāno izmantot II pielikumā minētajam neatbilstīga tipa gaisa kuģi, tam Eiropas Komisijai būtu jāiesniedz jauns drošības novērtējums un prasība piemērot atkāpi. Ierosinātajā īstenošanas noteikumu regulā ir noteikumi, kas labāk izskaidro, kā saskaņā ar minēto Komisijas lēmumu dalībvalstīm jārikojas gadījumos, kad jāveic izmaiņas ekspluatācijā.
33. Visām dalībvalstīm ir tiesības piemērot Komisijas Lēmumu C(2009) 7633, ievērojot vienus un tos pašus nosacījumus un attiecībā uz vienu un to pašu gaisa kuģa tipu. Visas atļaujas, ko pēc tam izsniedz cita dalībvalsts saskaņā ar tiem pašiem nosacījumiem un kas paredzētas tam pašam mērķim, var izdot saskaņā ar Komisijas Lēmumu C(2009) 7633.
34. Lai nodrošinātu pareizu un saskaņotu Komisijas lēmuma interpretāciju, Īstenošanas noteikumu regulā precizēts, ka visām dalībvalstīm, kas vēlas izmantot jau paredzētu atkāpi, pirms īstenošanas par šo ieceri jāziņo Eiropas Komisijai. Tādējādi Eiropas Komisija var izvērtēt, vai paredzētā atkāpe atbilst Komisijas lēmuma nosacījumiem un drošības novērtējumam, kas veikts, īstenojot Komisijas lēmumu. Konstatējot neatbilstību, saskaņā ar Pamatregulas 14. panta 6. punktu jāpiemēro jauna atkāpe.
35. 7. panta 1. punktā ir noteikumi par iegūtajām tiesībām saistībā ar AOC, kas izdotas atbilstīgi EU-OPS. Ierosināts, ka vajadzības gadījumā pārvaldības sistēmas, apmācības programmas, procedūras un rokasgrāmatas jāpielāgo divos gados. Tā kā ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir jauna parauga — nesenajiem ICAO grozījumiem atbilstīga — AOC veidlapa, divu gadu laika ierobežojums ir noteikts, lai AOC dokumentus aizstātu ar jaunajam paraugam atbilstīgiem AOC dokumentiem.
36. 7. panta 3.–6. punktā ir konkrēti konvertēšanas noteikumi helikopteru ekspluatācijai CAT. Ierosināts, ka dalībvalstu izdotās AOC helikopteriem divos gados jākonvertē īstenošanas noteikumiem atbilstīgās AOC. Dalībvalstis konvertēšanas ziņojumus izstrādā gada laikā pēc datuma, kad jāpiemēro Regula. Šajā ziņojumā raksturo valstu prasības, saskaņā ar kurām AOC tikusi izdota, kā

⁵ Padomes 1991. gada 16. decembra Regula (EEK) Nr. 3922/1991 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā, *OV L 373, 31.12.1991., 4. lpp.*

⁶ Komisijas 2009. gada 14. oktobra Lēmums C(2009) 7633, ar ko pilnvaro Austriju, Vāciju, Apvienoto Karalisti un Maltu izdot gaisa kuģa ekspluatanta apliecības, atkāpjoties no Padomes Regulas (EEK) Nr. 3922/1991 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā noteikumiem.

arī norāda ekspluatantam piešķirto tiesību darbības jomu, norāda, kurām ORO, CAT un SPA daļas prasībām jāpiemēro atkāpes, visus ierobežojumus, kas jāiekļauj jaunajā, īstenošanas noteikumiem atbilstīgā AOC, kā arī visas prasības, kas ekspluatantam jāievēro, lai šos ierobežojumus atceltu.

37. 8. pantā noteikts, ka EU-OPS Q apakšdaļa un noteikumi, ko dalībvalstis pieņēmušas saskaņā ar Regulas (EEK) Nr. 3922/91 8. panta 4. punktu, ir spēkā līdz attiecīgo īstenošanas noteikumu pieņemšanai.
38. 9. pantā saglabātas tiesības arī turpmāk izmantot obligāto iekārtu sarakstus (*MEL*), kuru pamatā nav jābūt saskaņā ar 21. daļu izstrādātam obligāto iekārtu pamatsarakstam (*MMEL*). Vēlāk visus grozījumus *MEL* veic atbilstīgi piemērojamam *MMEL*, kas apstiprināts vai izstrādāts saskaņā ar 21. daļu.
39. 10. pants attiecas uz lidojumu apkalpes un pasažieru salona apkalpes apmācību par elementiem, kas noteikti obligātajos datos par piemērotību ekspluatācijai. Lai gan attiecīgo apmācības programmu pielāgošanai ekspluatantiem ir paredzēti divi gadi (7. panta 1. punkta b) apakšpunkts), lai veiktu apkalpes locekļu apmācību, ir vajadzīgs noteikums par pārejas periodu. Šajā priekšlikumā ņemti vērā ekspluatanta rīkotas apmācības cikli.
40. 11. pantā ir noteikumi par stāšanos spēkā, kā arī noteikumi par atteikšanās tiesībām. Pārejas periodu ilgumu ierobežo Pamatregulas 70. pantā noteiktais maksimālais laiks, līdz kuram jāpiemēro īstenošanas noteikumi, proti, īstenošanas noteikumi jāpiemēro ne vēlāk kā 2012. gada 8. aprīlī. Ņemot vērā Eiropas Komisijas prasību, lai pārejas periodu pagarinātu tajos gadījumos, kad tas ir ilgāks par 2012. gada 8. aprīli, tika izvēlēta atteikšanās metode.
41. 2. punkta a) apakšpunktā paredzēts, ka iestādes drīkst atteikties no pārvaldības sistēmas daļām. Kā ekspluatantiem, tā iestādēm vajadzīgs laiks, lai pielāgotu pārvaldības sistēmas, procedūras un rokasgrāmatas. Priekšlikumā noteikumu nepiemērošanai paredzēts viens gads, ņemtas vērā arī iepriekšējās diskusijas EASA komitejā par attiecīgajām iestāžu prasībām lidojumu apkalpēm.
42. Attiecībā uz helikopteru ekspluatāciju CAT ekspluatantiem paredzēts divu gadu atteikšanās periods, lai veiktu jau minēto AOC konvertēšanu.
43. SPA daļā ir īpašas atļaujas, kas pieejamas visiem ekspluatantiem, izņemot atļaujas helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumiem (*HEMS*), pacelšanai/nolaišanai ar helikoptera vinču (*HHO*), lidojumiem ar nakts redzamības attēlveides sistēmu (*NVIS*) un īpaši tāliem lidojumiem ar divdzinēju lidmašīnām (*ETOPS*), — šīs atļaujas ir pieejamas tikai AOC īpašniekiem. Iegūto tiesību un pārejas principus lidmašīnu un helikopteru ekspluatācijai CAT piemēro atbilstīgi aprakstam iepriekš. Lai gan saistībā ar gaisa balonu un planieru ekspluatāciju CAT pieteikumi īpašās atļaujas saņemšanai bīstamu kravu pārvadāšanai varētu būt reti, ierosināts trīs gadu ilgs pārejas periods. Tikpat ilgs periods ierosināts īpašiem ekspluatācijas veidiem. Gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai, neveicot īpašu ekspluatāciju, noteikts divu gadu ilgs pārejas periods.
44. Atteikšanās iespējas apkopotas tabulā.

Ekspluatācijas veids	Daļa	Gaisa kuģis	Atteikšanās iespēja
CAT, izņemot lidojumus, kurus sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā	ORO daļa CAT daļa SPA daļa	Lidmašīnas	Nav piemērojama
	ORO daļa CAT daļa SPA daļa	Helikopteri	2 gadus
CAT lidojumos, kurus sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā	ORO daļa CAT daļa	Lidmašīnas Helikopteri	Vēl nav jāpiemēro; būs vēlāk
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri	3 gadus
Gaisa balonu un planieru CAT	ORO daļa CAT daļa	Gaisa baloni Planieri	Vēl nav jāpiemēro; būs vēlāk
	SPA daļa	Gaisa baloni Planieri	3 gadus
Īpaši ekspluatācijas veidi	ORO daļa* SPO daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Vēl nav jāpiemēro; būs vēlāk
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	3 gadus
Nekomerciāla ekspluatācija, izmantojot <i>CMPA</i>	ORO daļa NCC daļa	Lidmašīnas Helikopteri	Vēl nav jāpiemēro; būs vēlāk
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri	2 gadus
Nekomerciāla ekspluatācija, neizmantojot <i>CMPA</i>	NCO daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	Vēl nav jāpiemēro; būs vēlāk
	SPA daļa	Lidmašīnas Helikopteri Gaisa baloni Planieri	2 gadus

* Piemēro komercdarbībām, kas nav CAT, un īpašiem nekomerciālas ekspluatācijas viediem, izmantojot sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus.

I pielikums – Definīcijas

I. Tvērums

45. I pielikumā ir šīs regulas II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas.

II. Atsauksmju pārskats

46. Par I pielikumu tika saņemtas 53 atsauksmes, ko iesniedza 18 komentāru autori (valsts aviācijas iestāžu, nozares apvienību, ražotāju, aviosabiedrību, lidlauku apvienības pārstāvji, kā arī viena privātpersona). I pielikumā iekļautās definīcijas kopumā tika atbalstītas, tomēr nebija šķelšanās īstenošanas noteikumu, AMC un GM starpā. Visvairāk komentāru bija par jēdzienu "maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija", vienprātīgi prasot transponēt EU-OPS/JAR-OPS 3 definīcijā ietverto nolūku. Pārējās atsauksmēs bija komentēti 30 termini, ierosinot rediģēt formulējumu, izdarīt grozījumus, lai panāktu precīzāku formulējumu vai labāk pielīdzinātu to noteikumiem, kā arī pielīdzināt vairākām EU-OPS, JAR-OPS 3, CS definīcijām un ICAO 6. pielikumam.

III. Neatbilstību pārskats

Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3

47. Vairākums definīciju atbilst definīcijām EU-OPS un JAR-OPS 3. To terminu definīcijas, kas izmantoti vairāk nekā vienā īstenošanas noteikumā, ir I pielikumā. Nelieli redakcionāli grozījumi tika veikti, lai precīzi norādītu, vai konkrēti termini attiecas uz ekspluatācijas veidu vai gaisa kuģi, un lai nodrošinātu atbilstību tiesību aktu projektu izstrādes pamatnostādņēm. Vēl tika veikti vairāki citi grozījumi.

- CRD tika ierosināts EU-OPS terminu "maršrutā pieejams rezerves lidlauks, ko var sasniegt ar iepildīto degvielas daudzumu" aizstāt ar "maršrutā pieejams 3 % rezerves lidlauks" — prasība par 3 % minēta AMC CAT.OP.MPA.150. punktā "Degvielas politika".
- Termins "atbilstīgs lidlauks" — EU-OPS definīcijā noteiktas šā lidlauka īpašības un sniegts šādā lidlaukā vajadzīgo palīgdienestu orientējošs saraksts. Ieinteresētās personas atsauksmēs norādīja, ka attiecībā uz gaisa kuģiem, ko ekspluatē saskaņā ar NCC un NCO daļas noteikumiem, ir sarežģīti ievērot EU-OPS definīcijā noteikto vajadzīgo palīgdienestu sarakstu, taču citas ieinteresētās puses prasīja attiecībā uz ekspluatāciju CAT pilnībā transponēt EU-OPS definīciju. Lai risinātu šo proporcionalitātes jautājumu, Aģentūra nolēma vajadzīgo palīgdienestu sarakstu transponēt CAT daļā — attiecīgajos īstenošanas noteikumos. Tādējādi attiecībā uz ekspluatāciju CAT ir pilnīgi saglabāts EU-OPS definīcijā paredzētais nolūks.
- "I kategorijas (CAT I) nolaišanās" ietver GNSS/SBAS (satelītā bāzēta funkcionāli papildināta globālā satelītnavigācijas sistēma), lai precizētu, ka darbības, kad precīzu atrašanās vietu nosaka pēc vertikālajiem norādījumiem (LPV) un kad lēmuma pieņemšanas augstums ir zemāks par 250 pēdām (un nav zemāks par 200 pēdām), jāuzskata par CAT I darbībām.

- "GNSS nolaišanās vadības sistēma (GLS)" tika pārdēvēta par "GBAS nolaišanās vadības sistēmu (GLS)" un formulējums rediģēts, lai pielīdzinātu ICAO PANS ATM un PANS ABC.
- "Helikopteru lidlauks" — Aģentūra uzskata, ka šis termins ietverts terminos "lidlauks" (saskaņā ar definīciju Pamatregulā) un "ekspluatācijas vieta", tāpēc jaunajā regulā šo terminu netransponēja.
- "Aizsargājošās darbības laiks (HoT)" — šī definīcija CRD netiek grozīta un ir pielīdzināta ICAO 14. pielikumam.
- "Maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija (MOPSC)" aizstāj EU-OPS/JAR-OPS 3 terminu "maksimāli atļautā pasažieru sēdvietu konfigurācija". Ieinteresēto personu atsauksmes liecināja, ka EU-OPS MAPSC tiek uzskatīta par ekspluatācijas atļauju un ka NPA un CRD maksimālās pasažieru sēdvietu konfigurācijas definīcijās tas netika atspoguļots. Tāpēc Aģentūra, ņemot vērā šīs atsauksmes, izstrādāja jauna termina "MOPSC" definīciju. MOPSC pilnīgi noteikti ir viens, kas izstrādāts ekspluatācijai, un tas jāprecizē ekspluatācijas rokasgrāmatā. Šajā definīcijā arī precizēts, ka MOPSC būtu jāizmanto kā maksimālās pasažieru sēdvietu konfigurācijas atsauce, ko nosaka sertifikācijas procesā.
- Termins "I kategorija" tika pārdēvēts par terminu "I kategorijas (CAT I) nolaišanās" un koriģēts, lai labāk pielīdzinātu terminam EU-OPS/JAR-OPS 3 (labojums nozīmē to, ka I pielikumā EU-OPS definīcijā saīsinājumi ir iekļauti nesaišināti).

Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

48. Lai gan vairākums definīciju atbilst ICAO definīcijām, jo šajā regulā transponēti EU-OPS un JAR-OPS 3, dažviet ir neatbilstības ICAO.
- "CAT II, IIIA, IIIB nolaišanās manevri" šobrīd atbilst EU-OPS, tomēr, veicot noteikumu izstrādes uzdevumu OPS.083 "SPA.LVO pārskatīšana", tiks ņemta vērā atbilstība ICAO 6. pielikuma jaunākajiem grozījumiem.
 - "A/B kategorijas helikopteri" — ņemot vērā atsauksmes par CRD, šīs definīcijas pielīdzinātas A kategorijas un B kategorijas rotorplānu definīcijām CS, kas atzītas par atbilstīgām JAR-OPS 3 nolūkam. Ieinteresēto personu atsauksmēs drīzāk tika prasīts paplašināt atvieglojumus atsevišķām darbībām (jo īpaši HEMS darbībām), lai ar helikopteriem, kas pilnībā neatbilst sertifikācijas specifikācijām, tomēr drīkstētu veikt 1. un 2. klases parametriem atbilstīgu ekspluatāciju. Citas ieinteresētās personas prasīja atvieglojumus atcelt. Aģentūra neuzskata, ka nav tāda drošības iemesla, kura dēļ būtu jāmaina definīciju nolūks.
 - "Maršrutā pieejams rezerves lidlauks (ERA)" — šī definīcija ir saglabāta atbilstīgi EU-OPS, un tā neatbilst ICAO tajā ziņā, ka ir saistīta ar "piemērotu lidlauku" un, iespējams, būtu jāiekļauj plānošanas posmā.
 - "Priekšējais ekrāns" šobrīd atbilst EU-OPS, un vēlāk, veicot noteikumu izstrādes uzdevumu OPS.084 "HUD/EVS", tiks ņemta vērā atbilstība ICAO 6. pielikuma jaunākajiem grozījumiem.

- "1./2./3. klases parametriem atbilstīga helikopteru ekspluatācija" — *CRD* tika paskaidrots, ka tiks saglabāta šo definīciju atbilstība definīcijām JAR-OPS 3, jo Aģentūra uzskata, ka tās ir vispiemērotākās. Par šiem *CRD* punktiem netika saņemtas atsauksmes, vēlāk netika arī izdarīti grozījumi. *ICAO* definīcijā noteikts, ka 1. klases parametru helikopteriem viena dzinēja atteice (*OEI*) jāņem vērā pirms pacelšanās lēmuma pieņemšanas punkta (*TDP*) vai pēc nosēšanās lēmuma pieņemšanas punkta (*LDP*). I pielikumā izvēlēta definīcija precīzi nenosaka, kurā punktā jāņem vērā veiktspēja, lai gan īstenošanas noteikumos formulēts, ka tam jābūt *TDP* vai pirms tā (*CAT.POL.H.205*) un *LDP* vai pirms tā (*CAT.POL.H.220*). Pretēji *ICAO* definīcijai izvēlētajā definīcijā nošķirti 3. klases parametru viendzinēja un daudzdzinēju helikopteri;
- Tāpat arī termins "skrejceļa virsmas stāvoklis" atbilst *EU-OPS*, un, veicot noteikumu izstrādes uzdevumu *OPS.005*, definīcijas tiks pārskatītas, lai nodrošinātu atbilstību *ICAO* 6. pielikuma jaunākajiem grozījumiem. *OPS* īstenošanas noteikumu pirmā redakcionālā pārskatīšana paredzēta 2013. gadā. Tad ieinteresētajām personām būs iespēja sniegt atsauksmes.

IV. Skaidrojums

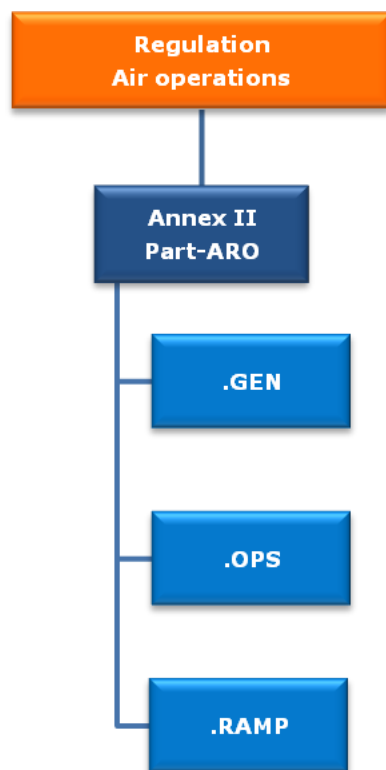
49. Tā kā, izstrādājot dokumenta projektu, galvenais princips bija *EU-OPS* un *JAR-OPS 3* transponēšana, radās dažas neatbilstības *ICAO* 6. pielikumam. Dažu *EU-OPS* un/vai *JAR-OPS 3* terminu definīcijas tika dalītas, galveno definīciju iekļaujot I pielikumā, bet tās pārējās daļas ievietojot *GM* un/vai īstenošanas noteikumos vai *AMC*. Tāpēc tika izstrādātas norādes attiecībā uz: nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēmu, nelabvēlīgu apvidu, darbībām atklātā jūrā, nakts redzamības attēlveides sistēmām un V_1 , iekļaujot brīvi interpretējamu vai tīri ilustratīvu materiālu, kas tāpēc nav piemērots galvenajai definīcijai. Šāda *EU-OPS/JAR-OPS 3* definīciju dalīšana tika veikta arī tādēļ, lai panāktu līdzsvaru un nodrošinātu dažu galveno terminu definīciju piemērošanu vairākās daļās. Iepriekš jau tika aprakstīts gadījums ar "piemērotu lidlauku".
50. Dažas ieinteresētās personas prasīja tās *AMC* iekļautās definīcijas, kas attiecas uz I pielikumu, iekļaut pašā pielikumā. Aģentūra uzskata, ka I pielikuma *AMC* ir piemēroti tiem terminiem, ko izmanto citos *AMC* vai norādēs, bet ne pašos īstenošanas noteikumos, un Lēmumā būs iekļauti I pielikuma *AMC*. Tā kā tika grozīta noteikumu uzbūve un šajā regulā tika iekļautas prasības iestādēm un organizācijām, atsevišķas definīcijas, kas sākumā bija publicētas *AR* un *OR* daļās *CRD*, tika iekļautas šīs regulas I pielikumā, proti, attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai, alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai, kodu koplietošana, nolīgums par nomāšanu bez apkalpes, lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta (*FSTD*), izlidošanas aizliegums, lidojuma vadība, galvenā uzņēmējdarbības vieta, galvenās peronpārbaudes, peronpārbaude, defektu novēršanas starplaiks un nolīgums par nomāšanu ar apkalpi. Šīs definīcijas ieinteresētās puses pārskatīja *AR* un *OR* daļās *NPA* un *CRD* posmā.
51. Ņemot vērā konkrētas atsauksmes, kas tika saņemtas par *OPS I CRD*, tika grozītas dažas definīcijas:
 - tika precīzi norādīts, ka "apledojuma novēršana" un "atledošana" ir procedūras, ko lidmašīnām veic lidlaukā;

- termina "redzamības uzlabošanas sistēma (EVS)" definīcija tika rediģēta, lai panāktu atbilstību ICAO 6. pielikuma 34. grozījumam — šis grozījums ir tikai redakcionāls grozījums.
52. Galu galā termina "komercpārvadājumi gaisā" definīcija tika pārvietota uz Īstenošanas noteikumu regulu, jo šis termins ir būtisks, lai izprastu šīs regulas daudzo pielikumu darbības jomu.

II pielikums – ARO daļa**I. Vispārīga informācija**

53. Atbilstīgi ierosinājumam šajā atzinumā ARO daļai ir trīs apakšdaļas:

- ARO daļas GEN apakšdaļa — vispārējas prasības;
- ARO daļas OPS apakšdaļa — īpašas prasības gaisa kuģu ekspluatācijai;
- ARO daļas RAMP apakšdaļa — prasības ekspluatantu, kuriem piemēro citas dalībvalsts regulatīvo uzraudzību, gaisa kuģu peronpārbaudēm.
- 3. diagramma. II pielikums — ARO daļa



54. Atzinumā ierosinātajā tekstā atspoguļotas gan izmaiņas, ko Aģentūras sākotnējiem priekšlikumiem (publicēti dokumentos *NPA* Nr. 2008-22b un *NPA* Nr. 2009-02d) izdarītas pēc sabiedriskās apspriešanas, gan citas izmaiņas, kas veiktas, analizējot un izvērtējot atsauksmes par *CRD* dokumentu. ARO daļas GEN apakšdaļa lielā mērā pielīdzināta ARA daļas GEN apakšdaļai (prasības kompetentajām iestādēm par gaisa kuģu apkalpi). Noteikumi, kuros ekspluatantiem prasīts deklarēt savu darbību, attiecas tikai uz gaisa kuģu ekspluatāciju un nav iekļauti projektā Regulai par gaisa kuģu apkalpi (ARA daļa). Visas atsauces uz noteikumiem ir grozītas, lai pildītu formulēšanas nosacījumus, kas ierosināti, īstenojot lēmumu grozīt noteikumu struktūru:

- a. bijušie AR daļas noteikumi tagad ir ARO daļas noteikumi (kur "O" ir "ekspluatācija" – pretēji ARA, kur "A" ir "gaisa kuģa apkalpe");
- b. bijusī AR.GEN IV sadaļa tagad ir atsevišķa apakšdaļa – "ARO.RAMP";
- c. bijusī AR.OPS apakšdaļa tagad pārdēvēta par "ARO.OPS".

Izņemot ARO daļas RAMP apakšdaļu, noteikumu numuri (pēdējie trīs cipari) nav grozīti.

55. Tabulā apkopotas noteikumu atsauces gan CRD, gan šajā atzinumā (tādā pašā secībā kā šajā atzinumā).

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
AR.GEN	Vispārējās prasības	ARO.GEN	ARO apakšdaļa "Vispārējās prasības"
---	---	ARO.GEN.005	Darbības joma
AR.GEN.115	Uzraudzības dokumentācija	ARO.GEN.115	Uzraudzības dokumentācija
AR.GEN.120	Līdzekļi atbilstības panākšanai	ARO.GEN.120	Līdzekļi atbilstības panākšanai
AR.GEN.125	Informācija Aģentūrai	ARO.GEN.125	Informācija Aģentūrai
AR.GEN.135	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām	ARO.GEN.135	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām
AR.GEN.200	Pārvaldības sistēma	ARO.GEN.200	Pārvaldības sistēma
AR.GEN.205	Kvalificēto vienību izmantošana	ARO.GEN.205	Uzdevumu sadale
AR.GEN.210	Izmaiņas pārvaldības sistēmā	ARO.GEN.210	Izmaiņas pārvaldības sistēmā
AR.GEN.220	Uzskaitē	ARO.GEN.220	Uzskaitē
AR.GEN.300	Pastāvīga uzraudzība	ARO.GEN.300	Uzraudzība
AR.GEN.305	Uzraudzības programma	ARO.GEN.305	Uzraudzības programma
AR.GEN.310	Sākotnējās sertificēšanas procedūra – organizācijas	ARO.GEN.310	Sākotnējās sertificēšanas procedūra – organizācijas
AR.GEN.315	Licenču, novērtējumu vai sertifikātu izdošanas, atkārtotas apstiprināšanas, atjaunošanas vai mainīšanas procedūra – personas	ARO.GEN.315	Licenču, novērtējumu vai sertifikātu izdošanas, atkārtotas apstiprināšanas, atjaunošanas vai mainīšanas procedūra – personas
AR.GEN.330	Izmaiņas – organizācijas	ARO.GEN.330	Izmaiņas – organizācijas
AR.GEN.345	Deklarācija – organizācijas	ARO.GEN.345	Deklarācija – organizācijas
AR.GEN.350	Konstatējumi un koriģējošās darbības – organizācijas	ARO.GEN.350	Konstatējumi un koriģējošās darbības – organizācijas
AR.GEN.355	Izpildes pasākumi – personas	ARO.GEN.355	Konstatējumi un izpildes pasākumi – personas
AR.OPS	Gaisa kuģu ekspluatācija	ARO.OPS	ARO apakšdaļa "Gaisa kuģu ekspluatācija"
AR.OPS.100	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana	ARO.OPS.100	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
AR.OPS.105	Nolīgumi par kodu koplietošanu	ARO.OPS.105	Nolīgumi par kodu koplietošanu
AR.OPS.110	Nomas līgumi	ARO.OPS.110	Nomas līgumi
AR.OPS.200	Īpašas atļaujas izsniegšanas kārtība	ARO.OPS.200	Īpašas atļaujas izsniegšanas kārtība
AR.OPS.205	Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana	ARO.OPS.205	Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana
AR.OPS.210	Vietējā teritorija	ARO.OPS.210	Vietējās teritorijas noteikšana
---	---	ARO.OPS.215	Atļauja ekspluatēt helikopteru virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas
---	---	ARO.OPS.220	Atļauja ekspluatēt helikopteru sabiedrības interešu teritorijā
---	---	ARO.OPS.225	Atļauja izmantot izolētu lidlauku
AR.GEN	AR.GEN IV sadaļa	ARO.RAMP	ARO apakšdaļa "Peronpārbaudes"
AR.GEN.405	Darbības joma	ARO.RAMP.005	Darbības joma
AR.GEN.415	Vispārīga informācija	ARO.RAMP.100	Vispārīga informācija
AR.GEN.420	Prioritātes piešķiršanas kritēriji	ARO.RAMP.105	Prioritātes piešķiršanas kritēriji
AR.GEN.425	Informācijas apkopošana	ARO.RAMP.110	Informācijas apkopošana
AR.GEN.430	Peronpārbažu kvalifikācija	ARO.RAMP.115	Peronpārbažu kvalifikācija
---	---	ARO.RAMP.120	Apmācību organizāciju apstiprināšana
AR.GEN.435	Peronpārbažu izpilde	ARO.RAMP.125	Peronpārbažu izpilde
AR.GEN.440	Konstatējumu iedalījums kategorijās	ARO.RAMP.130	Konstatējumu iedalījums kategorijās
AR.GEN.445	Papildu pasākumi saistībā ar konstatējumiem	ARO.RAMP.135	Papildu pasākumi saistībā ar konstatējumiem
AR.GEN.450	Izlidošanas aizliegums gaisa kuģim	ARO.RAMP.140	Izlidošanas aizliegums gaisa kuģim
AR.GEN.455	Ziņošana	ARO.RAMP.145	Ziņošana
AR.GEN.460	Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā	ARO.RAMP.150	Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā
AR.GEN.465	Gada ziņojums	ARO.RAMP.155	Gada ziņojums
AR.GEN.470	Informācija sabiedrībai	ARO.RAMP.160	Informācija sabiedrībai
AR daļa	Papildinājumi	ARO daļa	Papildinājumi
IV papildinājums	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecība	I papildinājums	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecība
V papildinājums	Ekspluatācijas specifikācijas	II papildinājums	Ekspluatācijas specifikācijas
VI papildinājums	Īpašo atļauju saraksts	III papildinājums	Īpašo atļauju saraksts
I papildinājums	Standarta ziņojuma veidlapa	IV papildinājums	Standarta ziņojuma veidlapa
II papildinājums	Gaisa kuģa peronpārbaudes apliecinājuma veidlapa	V papildinājums	Gaisa kuģa peronpārbaudes apliecinājuma veidlapa

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
III papildinājums	Peronpārbaudes ziņojums	VI papildinājums	Peronpārbaudes ziņojums

1. tabula. ARO daļas CRD atzinuma salīdzināšanas tabula

II. Apspriešana

56. NPA Nr. 2008-22 tika publicēts EASA tīmekļa vietnē (<http://www.easa.europa.eu>) 2008. gada 31. oktobrī. NPA Nr. 2009-02 tika publicēts 2009. gada 30. janvārī. Saskaņā ar Noteikumu izstrādes procedūras⁷ 6. panta 6. punktu pēc ieinteresēto personu lūguma tika pagarināts šo NPA dokumentu apspriešanas laiks, lai tas daļēji sakristu ar pirmo pagarināto NPA dokumentu apspriešanas periodu⁸. Līdz apspriešanas laika noslēguma datumam attiecīgi 2009. gada 28. maijā (NPA Nr. 2008-22) un 2009. gada 31. jūlijā (NPA Nr. 2009-02) Aģentūra par AR un OR daļu bija saņēmusi 9405 komentārus no vairāk nekā 400 autoriem, tostarp valsts aviācijas iestādēm, profesionālajām organizācijām, privātiem uzņēmumiem un privātpersonām. Par abiem NPA dokumentiem saņemto komentāru kopējais skaits bija 18 243.
57. Komentāri tika izskatīti saskaņā ar vienoto pieeju EU kompetences paplašināšanai, kuru noteica Aģentūra un Eiropas Komisija un apstiprināja Valde un EASA komiteja.⁹
58. Grozītais noteikumu teksts tika detalizēti apspriests ar Noteikumu izstrādes izvērtēšanas grupām, kas tika izveidotas darbam ar dokumentiem NPA Nr. 2008-22 un NPA Nr. 2009-02. Izvērtēšanas grupās lielākoties bija dalībnieki no sākotnējām izstrādes grupām, kas tika izveidotas noteikumu izstrādes uzdevumiem OPS.001 un FCL.001. Tika palielināts sākotnējās izstrādes grupu dalībnieku skaits, lai saskaņā ar reglamentu par dalību noteikumu izstrādes grupās būtu arī ieinteresēto personu pārstāvji, kā arī viens pārstāvis no Aģentūras Standartizācijas iestādes. Darbs ar AR daļu un OR daļu norisinājās vienlaikus, lai pārskatīšanas procesā nodrošinātu rezultātu un efektivitātes atbilstību. Arī pārskatīšanas procesā rūpīgi tika koordinēta sadarbība ar pārskatīšanas grupām, kas darbam ar gaisa kuģu ekspluatācijas (OPS) prasībām (NPA Nr. 2009-02b), turklāt notika apspriedes ar izstrādes grupām, kas izveidotas otrajai paplašināšanai (par lidlaukiem, gaisa satiksmes vadību un aeronavigācijas pakalpojumiem).
59. AR daļas un OR daļas CRD dokumenti ar komentāru un attiecīgo Aģentūras atbilžu kopsavilkumu, kā arī grozītais teksts Aģentūras tīmekļa vietnē tika publicēts

⁷ EASA Valdes lēmums Nr. 08-2007, ar kuru groza un aizstāj Noteikumu izstrādes procedūru un kuru pieņēma Valde 2007. gada 13. jūnija sanāksmē 03-2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

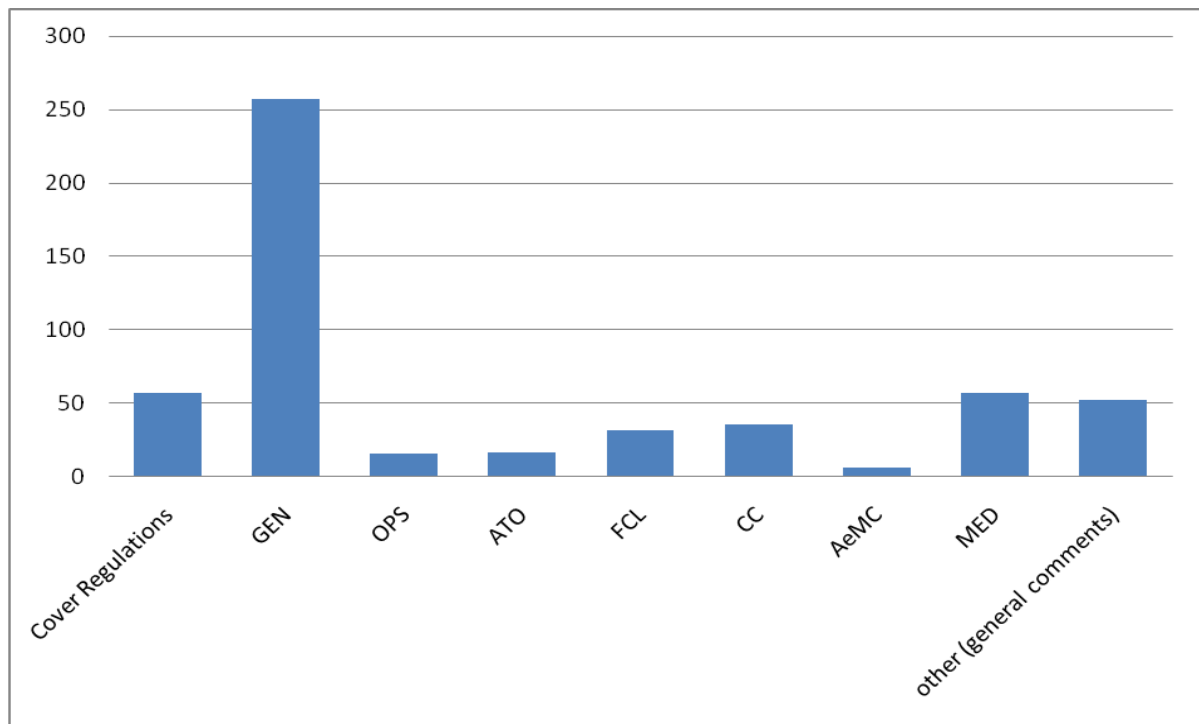
⁸ Konkrētāk, NPA Nr. 2008-22 par iestāžu un organizāciju prasībām un NPA Nr. 2009-02 par īstenošanas noteikumiem attiecībā uz ES operatoru veiktiem gaisa pārvadājumiem (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

⁹

http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf

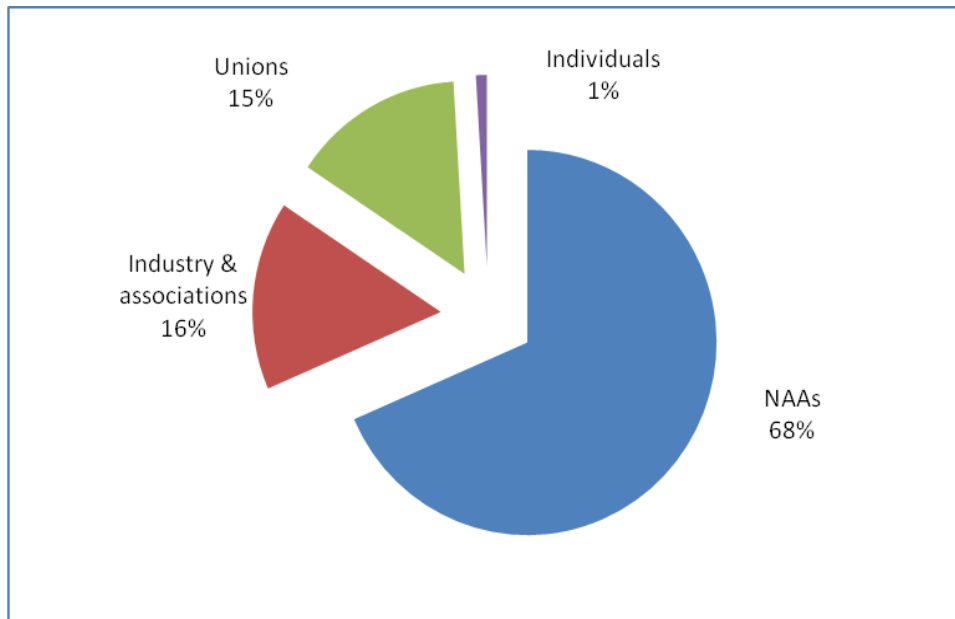
2010. gada 4. oktobrī. CRD dokumentos tika iekļauts visu to personu un/vai organizāciju saraksts, kuras iesniedza komentārus. Līdz komentāru iesniegšanas termiņa beigām — 2010. gada 6. decembrim — Aģentūra par AR daļu un OR daļu saņēma 1020 atsauksmes no vairāk nekā 70 autoriem, tostarp no Apvienotās Karalistes, Austrijas, Beļģijas, Francijas, Itālijas, Īrijas, Nīderlandes, Norvēģijas, Somijas, Spānijas, Šveices, Vācijas un Zviedrijas aviācijas iestādēm, kā arī profesionālām organizācijām, bezpeļņas organizācijām, privātiem uzņēmumiem un dažām privātpersonām. CRD dokumentus izskatīja arī ASV Federālā aviācijas administrācija (FAA), un tā neiesniedza nekādus komentārus. No visām saņemtajām atsauksmēm 530 atsauksmes attiecās uz AR daļu, bet 490 — uz OR daļu. Lielākā daļa atsauksmju tika iesniegtas par GEN apakšdaļu. Apmēram 20 % no 1020 atsauksmēm bija par AR daļas un OR daļas AMC un GM.

Nākamajā diagrammā norādīts par AR daļu saņemto atsauksmju sadalījums atbilstīgi attiecīgajai apakšdaļai.



4. diagramma. Atsauksmes par AR daļu — sadalījums

60. Nākamajā diagrammā norādīti atsauksmju autori. Tā kā atsauksmes no nozares pārstāvju apvienībām parasti tiek iesūtītas atsevišķu biedru vārdā, var pieņemt, ka faktiskā nozares apvienību iesniegto atsauksmju daļa ir lielāka, nekā attēlots šajā diagrammā. Tomēr nav pārsteidzoši, ka lielākā daļa atsauksmju ir no valsts aviācijas iestādēm.



5. diagramma. Atsauksmes par AR daļu — autori

III. Tvērums un piemērojamība

61. Lai gan šis atzinums attiecas tikai uz CAT, saskaņā ar šajā atzinumā pausto ierosinājumu ARO daļu piemēro visiem gaisa kuģu ekspluatācijas veidiem, tostarp komercekspluatācijai, kas nav CAT, kā arī sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu un tādu gaisa kuģu, kuri nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, nekomerciālai ekspluatācijai. Tādējādi tiks nodrošināts, ka noteikumu pieņemšanas procesa beigās visiem gaisa kuģu ekspluatācijas veidiem (komerciāla un nekomerciāla ekspluatācija) tiks pieņemti precīzi un atbilstīgi noteikumi. Ir uzsvērts, ka visas iestādēm piemērojamās prasības, ko paredzēts piemērot arī ekspluatācijas veidiem, kas nav CAT, netiks pieņemtas, kamēr nebūs pieņemti atzinumi par attiecīgajām tehniskajām prasībām (piemēram, NCC daļa, NCO daļa, SPO daļa).

ARO daļas GEN apakšdaļā noteiktas kopējas prasības kompetentajām iestādēm; tai ir trīs sadaļas:

- 1. sadaļa — Vispārīga informācija;
- 2. sadaļa — Pārvaldība;
- 3. sadaļa — Uzraudzība, sertifikācija un ieviešana.

62. Ar šīm sadaļām tiek īstenoti atbilstīgie Pamatregulas panti par mijiedarbību starp apstiprinātajām organizācijām un kompetento iestādi, sadarbību un informācijas apmaiņu starp kompetentajām iestādēm un Aģentūru, par tādu atbilstības panākšanas līdzekļu apstiprināšanu, kas ir alternatīvi Aģentūras noteiktajiem, par nepieciešamību nekavējoties reaģēt uz drošības problēmām, kā arī par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem izdod, saglabā, groza, ierobežo, pārtrauc vai anulē sertifikātus un apstiprinājumus. GEN apakšdaļā ir prasības arī kompetento iestāžu struktūrai un pārvaldības sistēmai, kas ir tieši saistītas ar kompetento iestāžu uzraudzības spējām.

Pamatregula	Prasības iestādēm
2. panta 2. punkta d) apakšpunkts — Mērķi 15. pants — Informācijas tīkls	Drošības programma (Īstenošanas noteikumu regulas 3. pants)
18. pants — Aģentūras pasākumi 19. pants — Atzinumi, sertificēšanas specifikācijas un norādes	Līdzekļi atbilstības panākšanai (ARO.GEN.120)
7. pants — Piloti	Uzraudzības spējas (Īstenošanas noteikumu regulas 4. pants)
7. pants — Piloti (<i>ATO, AeMC, FSTD</i>)	Uzraudzība (ARO.GEN.300) Uzraudzības programma (ARO.GEN.305)
8. pants — Gaisa kuģu ekspluatācija	Sākotnējā sertifikācija (ARO.GEN.310 un ARO.GEN.315) Izmaiņas — organizācijas (ARO.GEN.330) Konstatējumi — organizācijas (ARO.GEN.350) Konstatējumi un izpildes pasākumi — personas (ARO.GEN.355)
8. panta 4. punkts — Gaisa kuģu ekspluatācija — Salona apkalpe	
10. pants — Uzraudzība un izpilde	Uzraudzība (ARO.GEN.300) Uzraudzības programma (ARO.GEN.305) Konstatējumi (ARO.GEN.350) Īstenošana — personas (ARO.GEN.355)
13. pants un V pielikums — Kvalificētas struktūrvienības	Uzdevumu sadale (ARO.GEN.205)
15. pants — Informācijas tīkls	Informācija Aģentūrai (ARO.GEN.125) Uzraudzības programma (ARO.GEN.305) Pārvaldības sistēma (ARO.GEN.200)
14. pants — Elastīguma noteikumi 15. pants — Informācijas tīkls 22. panta 1. punkts — Gaisa kuģu ekspluatācijas sertificēšana	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām (ARO.GEN.135)
24. pants Noteikumu piemērošanas pārraudzība	Pārvaldības sistēma (ARO.GEN.200) Izmaiņas pārvaldības sistēmā (ARO.GEN.210)
54. pants Pārbaudes dalībvalstīs	Izmaiņas pārvaldības sistēmā (ARO.GEN.210) Uzskaitē (ARO.GEN.220)

2. tabula. Pamatregulas panti un attiecīgie noteikumi AR daļā

63. Saskaņā ar vispārēju sistēmisku pieeju prasības GEN apakšdaļā ir izstrādātas, lai tiktāl, cik praktiski īstenojams, nodrošinātu atbilstību un saskaņotību ar piemērojamiem noteikumiem attiecībā uz lidlaukiem, gaisa satiksmes vadību/aeronavigācijas pakalpojumiem un lidojumderīgumu. Tā kā ierosinātie īstenošanas noteikumi ir vispārīgi, tajos ņemti vērā ICAO definētie drošības uzraudzības sistēmas kritiskie elementi (CE)¹⁰, jo īpaši šādi elementi:

- CE-3: Valsts civilās aviācijas sistēma un drošības uzraudzības funkcijas;
- CE-4: Tehniskā personāla kvalifikācija un apmācība;

¹⁰ Sk. ICAO dokumentu Nr. 9735 *Safety Oversight Audit Manual* [Drošības uzraudzības revīzijas rokasgrāmata], 2. izdevums — 2006. gads, C papildinājums — novērtējot drošības uzraudzības sistēmas efektīvu īstenošanu, dalībvalsts drošības uzraudzības spēju nosaka, izmantojot ICAO Universālo drošības uzraudzības revīzijas programmu.

- CE-5: Tehniskās norādes, instrumenti un drošībai būtiskākās informācijas nodrošināšana;
 - CE-6: Licencēšanas, sertifikācijas, atļauju un/vai apstiprinājumu saņemšanas pienākums;
 - CE-7: Uzraudzības pienākumi;
 - CE-8: Ar drošību saistītu problēmu risināšana.
64. ICAO standarti valsts drošības programmas (SSP) īstenošanai nosaka to, ka valstij jāizveido mehānisms, lai nodrošinātu kritisko elementu efektīvu pārraudzību¹¹. Tāpēc GEN apakšdaļā ierosinātās prasības palīdzēs dalībvalstīm īstenot SSP.
65. Ierosinātajos noteikumos izmantoti arī EU-OPS C apakšdaļas "Ekspluatantu sertifikācija un uzraudzība" attiecīgie noteikumi, kā arī JAA JIP noteikumi¹². Īstenošanas noteikumi un GEN daļā iekļautie ARO daļas AMC pilnīgi atbilst attiecīgajiem standartiem ICAO 6. pielikuma 5. papildinājuma 1. daļā un 1. papildinājuma 3. daļā.

ICAO 6. pielikuma 1. daļa – 5. papildinājums ICAO 6. pielikuma 3. daļa – 1. papildinājums	EASA noteikumi un attiecīgie AMC/GM
1. Primārie aviācijas tiesību akti	Pamatregula ORO.GEN.140
2. Īpašie darbības noteikumi	Regula (EK) Nr. 216/2008 Pamatprasības Regula (EK) Nr. 2042/2003 ¹³ ARO daļas OPS apakšdaļa
3. Civilās aviācijas administrācijas struktūra un drošības uzraudzības funkcijas	ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 2) daļa – pietiekams darbinieku skaits Īstenošanas noteikumu regulas 4. pants
4. Tehniskie norādījumi	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1) daļa
5. Kvalificēts tehniskais personāls	ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 2) daļa GM1 un 2-ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 2) daļa
6. Licencēšanas un sertifikācijas pienākumi	ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1) daļa – AMC1-ARO.GEN.305. punkta b) apakšpunkts – OPS ARO.GEN.310. punkts – AMC1 – ARO.GEN.310. punkta a) apakšpunkts – OPS
7. Pastāvīgas uzraudzības pienākumi	ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1) daļa ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305. punkta

¹¹ Sk. ICAO 1. pielikuma C papildinājumu un ICAO 6. pielikuma J papildinājumu "Framework for the State Safety programme" [Valsts drošības programmas struktūra], 3. panta 1. punkts.

¹² EU-OPS un JAR-OPS 3 noteikumu salīdzināšanas tabulas tika iekļautas CRD dokumentos par AR daļu un OR daļu, sk. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu. OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.

ICAO 6. pielikuma 1. daļa — 5. papildinājums ICAO 6. pielikuma 3. daļa — 1. papildinājums	EASA noteikumi un attiecīgie AMC/GM
	b) apakšpunkts
8. Ar drošību saistītu problēmu risināšana	ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 1) daļa un ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

3. tabula. Attiecīgo ICAO uzraudzības standartu un ARO/ORO daļas savstarpējā atbilstība

66. Ierosinot vienotas prasības, ko var piemērot visu veidu sertifikātiem un apstiprinājumiem, ARO daļas GEN apakšdaļā tiek ņemti vērā JAA COra ziņojuma secinājumi, kas attiecas uz uzraudzību atbilstīgi veikspējai un racionalizētiem apstiprināšanas procesiem, kuri nodrošina organizāciju apstiprinājumu konsekvenci, kas ir ļoti nozīmīga, lai organizācijas varētu ieviest efektīvas (drošības) pārvaldības sistēmas. ICAO mērķis ieviest SMS visās aviācijas jomās noteikti nodrošinās vienādu pamatprincipu izmantošanu organizāciju pārvaldībā un apstiprināšanā.
67. Tā kā AR daļas pamatā ir spēkā esošie noteikumu dokumenti un tajā ierosinātās prasības pilnībā atbilst attiecīgajiem ICAO standartiem par valsts drošības uzraudzības sistēmām, šajā atzinumā ierosinātajos īstenošanas noteikumos noteiktie iestādēm piemērojami pienākumi būtiski neatšķiras no tiem, kurus kompetentās iestādes pilda jau tagad. Visus papildu pienākumus var pamatot vai nu tieši ar Pamatregulas noteikumiem (tas ir, īstenojot pantus, kas attiecas uz pirmo pagarināšanu, Pamatregulas pamatmērķa sasniegšanu attiecībā uz drošību, standartizāciju un saskaņošanu), vai ar ICAO standartiem, kas saistīti ar SSP izveidi.

ARO.GEN 1. sadaļa — Vispārīga informācija

68. Papildus Īstenošanas noteikumu regulas (4. pants — Uzraudzības spējas) līmenī paredzētajām prasībām, kas piemērojamas dalībvalstīm, 1. sadaļā noteiktas vispārīgas kompetentajām iestādēm piemērojamās prasības. To galvenais mērķis ir veicināt sadarbību un informācijas apmaiņu starp iestādēm un Aģentūru, kā arī starp pašām iestādēm. Šie noteikumi ir atvasināti no augstākā līmeņa prasībām, kas noteiktas Pamatregulā (jo īpaši 5. panta 5. punktā, 7. panta 6. punktā, 8. panta 5. punktā, 10. pantā, 15. pantā, 22. panta 1. punktā un 24. pantā). 1. sadaļā norādīti arī pienākumi saistībā ar uzraudzības dokumentāciju, kuri papildina attiecīgos Īstenošanas noteikumu regulas nosacījumus par uzraudzības spējām, atsaucoties uz ICAO kritisko elementu CE-5 "Tehniskās norādes, instrumenti un drošībai būtiskākās informācijas nodrošināšana".
69. 1. sadaļā noteikts arī tas, ka kompetentās iestādes Aģentūrai sniedz drošības ziņā nozīmīgu informāciju (ARO.GEN.125. punkta b) apakšpunkts). Lai gan Direktīvā 2003/42/EK¹⁴ ir noteikta koncepcija par obligātiem drošības ziņojumiem attiecībā

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

uz nopietniem starpgadījumiem, šķita, ka attiecīgie īstenošanas pasākumi¹⁵ neparedz skaidras prasības par nepieciešamību atbilstīgā formātā iesniegt Aģentūrai visu pieejamo drošības informāciju. Aģentūrai parasti jābūt informētai par jautājumiem saistībā ar projektu, ekspluatācijas piemērotības datiem (*OSD*) un ekspluatācijas drošību, kas iekļauti Eiropas Aviācijas drošības programmā (*EASP*), vai jomām, ko Aģentūra īpaši noteikusi par problemātiskām drošības ziņā. Tiks iekļauti AR.GEN.125. punkta b) apakšpunkta *AMC* dokumenti, kas tiek izstrādāti par Aģentūras notikumu iekšējās ziņošanas sistēmu (*IORS*). Savukārt tas nodrošinās Aģentūrai svarīgu instrumentu likumdevēja pieprasītā gada drošības pārskata izveidei¹⁶.

70. 1. sadaļā ir prasības par to, kā apstrādāt līdzekļus atbilstības panākšanai, kas ir alternatīvi Aģentūras izdotajiem attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai. Pamatregulas 18. un 19. pantā minēto terminu "attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai" (*AMC*) galvenokārt lieto, lai apzīmētu tehniskos/procedūru dokumentus, ko dalībvalstis un nozare izmanto, ieviešot Pamatregulu un tās īstenošanas noteikumus. Šajā kontekstā *AMC* ir līdzekļi, ar kuriem panāk atbilstību noteikumiem. Tā kā Aģentūras izdotajiem saistītajiem materiāliem nav normatīvs raksturs, ar tiem nevar noteikt nekādus pienākumus reglamentētajām personām, un tās var izvēlēties atbilstību piemērojamām prasībām pierādīt ar citu līdzekļu palīdzību. Tomēr likumdevējs ar šādiem dokumentiem vēlējās pieteikuma iesniedzējiem nodrošināt tiesisko noteiktību, kā arī veicināt vienotu īstenošanu, tāpēc šie dokumenti sagatavoti, paredzot to atbilstību noteikumiem. Saistībā ar *AMC* kompetentajām iestādēm jāatzīst, ka reglamentētās personas, kas ievēro *AMC*, atbilst arī tiesību aktu prasībām. Tomēr ir paredzētas elastīguma iespējas, jo ieinteresētās personas kompetentajai iestādei var ierosināt alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai, un, ja ieinteresētās personas var pierādīt, ka ar tiem iespējams nodrošināt līdzvērtīgu drošības līmeni, šos alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai var apstiprināt un izmantot.
71. CRD dokumentā ietvertā priekšlikuma mērķis bija vienādot kompetento iestāžu pieeju šādiem alternatīvajiem līdzekļiem, kā arī nodrošināt pilnīgu pārskatāmību, kādas trūkst pašreizējā sistēmā. Juridiskais pamats atbilstības panākšanas alternatīvo līdzekļu mehānismam un kompetento iestāžu pienākumiem ir Pamatregulas 5. panta 5. punktā, 7. panta 6. punktā un 8. panta 5. punktā, kas turklāt paredz, ka ir jāpieņem īstenošanas noteikumi, saskaņā ar kuriem izdod, saglabā un groza sertifikātus un apstiprinājumus. Tā kā alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai pieteikuma iesniedzēji galvenokārt izmanto, lai panāktu atbilstību īstenošanas noteikumiem, Aģentūra uzskatīja, ka ir jāizveido process, kas noteiktu pieteikuma iesniedzēju un iestāžu pieeju alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai. Aģentūras funkcijas un pienākumus juridiski pamato Aģentūrai piešķirtās pilnvaras pārraudzīt kompetento iestāžu pieeju noteikumu īstenošanai, kā arī standartizēt šo iestāžu darbību (sk. Pamatregulas 10. un 24. pantu).
72. Standartizācijas un saskaņošanas labad kompetentajām iestādēm ir pienākums informēt Aģentūru par visiem kompetentās iestādes apstiprinātiem vai

¹⁵ Komisijas 2007. gada 12. novembra Regula (EK) Nr. 1321/2007, ar kuru nosaka īstenošanas noteikumus par to, kā centrālajā repozitorijā integrējama informācija par notikumiem civilajā aviācijā, kuras apmaiņu veic saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2003/42/EK (dokuments attiecas uz EEZ), 2. pants (*OV L 294, 13.11.2007., 3. lpp.*).

¹⁶ Pamatregulas 15. panta 4. punkts.

izmantotiem alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai, kā arī nodrošināt, lai visām kompetentās iestādes uzraudzītajām organizācijām un personām būtu pieejami alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai, kurus kompetentā iestāde izmanto, lai nodrošinātu atbilstību piemērojamiem noteikumiem. Tas kompetentajām iestādēm nosaka jaunas funkcijas, ko var izpildīt, izmantojot pašreizējos mehānismus un procedūras, tāpēc paredzams, ka papildu slogs iestādēm nebūs liels.

73. Komentāri *NPA* dokumentā un atsauksmes *CRD* dokumentā skaidri liecina, ka lielākā daļa ieinteresēto personu atbalsta Aģentūras sistemātisku *ex ante* pārbaudi attiecībā uz alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, pirms tos apstiprina un/vai īsteno kompetentā iestāde. Galvenais arguments ir nodrošināt vienādus noteikumus un novērst neskaidrības, ko rada tas, ka alternatīvie līdzekļi atbilstības panākšanai, kurus kompetentā iestāde ir apstiprinājusi bez Aģentūras ieviešanas, pēc tam var tikt apstrīdēti, piemēram, standartizācijas pārbaudes laikā. Pamatregula neparedz Aģentūrai pilnvaras veikt šādu *ex ante* apstiprināšanu, jo noteikumu īstenošana tiek uzticēta dalībvalstīm. Tāpēc šos jautājumus nevar izskatīt pašreizējā tiesiskā regulējuma ietvaros. Tomēr, lai ņemtu vērā ieinteresēto personu bažas, ir paredzēts kompensācijas elements, kas nosaka kompetentai iestādei tiešu prasību izveidot sistēmu, ar kuras palīdzību konsekventi novērtēt un kontrolēt visus tos alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, kurus piemēro attiecīgā kompetentā iestāde vai organizācijas, kas ir tās uzraudzībā. Tieši tāpēc ir svarīgi norādīt, ka kompetentās iestādes apstiprinātos alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai var izmantot tikai konkrētā organizācija. Citām organizācijām, kas vēlas izmantot tos pašus alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, tie vēlreiz jāizskata kopā ar savu kompetento iestādi.
74. Visbeidzot, ņemot vērā atsauksmes *CRD* dokumentā, Aģentūra ir vienkāršojusi definīcijas, svītrojot terminu "papildu līdzekļi atbilstības panākšanai", kā arī paplašinot termina "alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai" definīciju, tādējādi iekļaujot tajā pašreizējiem *AMC* alternatīvus līdzekļus, kā arī jaunus līdzekļus, ar kuriem panākt atbilstību Pamatregulai un tās īstenošanas noteikumiem jomās, kur Aģentūra nav pieņēmusi saistītus *AMC*.

ARO.GEN 2. sadaļa — Pārvaldība

75. 2. sadaļas noteikumi paredz, ka kompetentajām iestādēm ir jāizveido un jāuztur pārvaldības sistēma, lai izpildītu pienākumus, kā arī īstenotu ARO daļā noteiktās funkcijas. Pārvaldības sistēmas galvenie elementi līdzinās organizācijām piemērojamajām prasībām par standarta pārvaldības sistēmu:
- dokumentētas politikas nostādnes un procedūras;
 - pietiekams un atbilstīgi kvalificēts personāls, kā arī pienākums plānot personāla pieejamību;
 - vadošo darbinieku iecelšana amatos dažādās darbības jomās;
 - pienācīgas iekārtas un telpas;
 - pienākums uzraudzīt pārvaldības sistēmas atbilstību, tostarp iecelt par atbilstības uzraudzību atbildīgu personu vai grupu;

- nepieciešamība nodrošināt, lai sertifikācijas un pārraudzības funkcijas, kas veiktas kompetentās iestādes vārdā, atbilstu piemērojamām prasībām;
 - sistēma izmaiņu noteikšanai pārvaldības sistēmā, kā arī rīcība, lai panāktu tās pastāvīgu efektivitāti;
 - uzskaites sistēma, lai nodrošinātu veikto darbību izsekojamību.
76. Šīs prasības par pārvaldības sistēmu papildina īpaša prasība izveidot procedūras efektīvai informācijas apmaiņai un palīdzības saņemšanai no citām iestādēm, un šajā prasībā tiek precizētas Pamatregulas 15. panta 1. punkta prasības. 2. sadaļā ierosinātās vienotās prasības par kompetentās iestādes pārvaldības sistēmu ir tieši saistītas ar ICAO drošības pārraudzības sistēmu kritiskajiem elementiem CE-4 "Tehniskā personāla kvalifikācija un apmācība" un CE-5 "Tehniskās norādes, instrumenti un drošībai būtiskākās informācijas nodrošināšana". Šīs prasības atvieglo SSP izpildi un sekmē efektīvas pārraudzības sistēmas izveidi, lai veicinātu un mudinātu reglamentētās organizācijas ieviest pārvaldības sistēmas saskaņā ar ORO daļas noteikumiem.
77. Lai atbalstītu standartizācijas procesu un atvieglotu pāreju uz pastāvīgu uzraudzību,¹⁷ 2. sadaļā iekļauta prasība kompetentajām iestādēm nodrošināt Aģentūrai attiecīgos dokumentus par šo iestāžu pārvaldības sistēmu un tajā veiktajām izmaiņām.
78. Attiecībā uz ARO.GEN.205 dažas dalībvalstis ir apstrīdējušas konkrētu noteikumu iekļaušanu ARO daļā, apgalvojot, ka attiecīgos jautājumus pietiekami regulē Pamatregulas 13. panta un V pielikuma noteikumi. Turpretī Aģentūra uzskata, ka Pamatregulā nav paredzēts veids, kā nodrošināt norādītos pienākumus, tāpēc tā patur šos noteikumus, lai gan grozītā redakcijā: tagad noteikumos norādīts, kā kompetentās iestādes deleģē juridiskām vai fiziskām personām sertificēšanas un uzraudzības pienākumus un nosaka atbilstības kritērijus. Šo konkrēto noteikumu mērķis ir nodrošināt, lai visi sertificēšanas vai pārraudzības uzdevumi, kuri tiek veikti kompetentās iestādes vārdā, atbilstu piemērojamām prasībām, kas ir līdzīgas prasībām, kādas organizācijām jāpilda, ar līgumu nododot to apstiprinājuma jomā ietilpstošas darbības. Jaunie īstenošanas noteikumi ir tieši saistīti ar augsta drošības līmeņa nodrošināšanu kompetentās iestādes sertificēšanas un pārraudzības funkcijām, kā arī attiecīgo Pamatregulas noteikumu vienotu īstenošanu. Šis jaunais noteikums neierobežo dalībvalstīm piešķiro rīcības brīvību par savu kompetento iestādi noteikt vienu vai vairākas iestādes atbilstīgi Īstenošanas noteikumu regulas 4. panta 1. punktam; šo noteikumu piemēro ikviena dalībvalsts noteiktā kompetentā iestāde.
79. Tā kā 2. sadaļas noteikumi atvasināti no pašreizējām prasībām, piemēram, Regulas (EK) Nr. 2042/2003 B iedaļas prasībām par kompetento iestāžu struktūru, kvalifikāciju un apmācību, procedūrām, telpām, uzskaiti un citām jomām, tie kompetentajām iestādēm nosaka dažus jaunus pienākumus:

¹⁷ Pastāvīgās uzraudzības pieeja (CMA) paredz tādas dalībvalstu pastāvīgās uzraudzības sistēmas izveidi, kur tiek ievērota saskaņota un konsekventa pieeja. Dalībvalstu drošības pārraudzības spējas tiks uzraudzītas atbilstīgi četrām galvenajām darbībām: 1) drošības datu vākšana un apstiprināšana; 2) drošības uzraudzības spēju līmeņa analizēšana un novērtēšana; 3) trūkumu noteikšana un saistīto risku izvērtēšana; 4) riska mazināšanas stratēģiju izstrāde un īstenošana.

- a. procedūru un to grozījumu nosūtīšana Aģentūrai, kā arī Aģentūras informēšana par izmaiņām pārvaldības sistēmā (ARO.GEN.200. punkta d) apakšpunkts un ARO.GEN.210. punkta c) apakšpunkts);
 - b. ar līdzdalību savstarpējā informācijas apmaiņā un palīdzības sniegšanu citām kompetentajām iestādēm saistīto procedūru definēšana un īstenošana (ARO.GEN.200. punkta c) apakšpunkts);
 - c. atbilstības uzraudzības sistēmas ieviešana līdz ar iekšējo revīziju un drošības riska pārvaldības procesiem (ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 4. un 5. daļa), tostarp tādas sistēmas ieviešana, ar kuru sākotnēji un pastāvīgi izvērtē juridiskas vai fiziskas personas, kas veic sertificēšanas vai pārraudzības uzdevumus kompetentās iestādes vārdā (ARO.GEN.205).
80. Lai gan attiecībā uz a) un b) pienākumu iestādes varētu izmantot savus resursus un komunikācijas kanālus, tiek atzīts, ka īstenošanas uzdevumam c) var būt vajadzīgi papildu resursi. Īstenošanas noteikumu regulas 4. panta 4. punktā skaidri noteikts, ka dalībvalstīm ir pienākums kompetentajām iestādēm nodrošināt pārraudzības iespējas un resursus, kas nepieciešami, lai veiktu to pienākumus saskaņā ar piemērojamām prasībām. Tas ir juridiskais pamats, lai nodrošinātu finansējumu visiem papildu uzdevumiem. Šajā kontekstā jānorāda, ka efektīva pārvaldības sistēma līdz ar atbilstības uzraudzību un drošības riska pārvaldību arī veicina sertificēšanas un pārraudzības procesu rentabilitāti un atvieglo SSP īstenošanu.
81. 2. sadaļas noteikumos tagad paredzēti arī šādi pienākumi:
- a. kompetentajām iestādēm jāuztur saraksts ar visiem izdotajiem organizāciju sertifikātiem, *FSTD* kvalifikācijas atzīmēm un darbinieku licencēm, novērtējumiem, sertifikātiem vai apliecībām (ARO.GEN.220. punkta b) apakšpunkts);
 - b. kompetentajām iestādēm jāreģistrē sertificējamo organizāciju ierosināto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējumi, kā arī pašas kompetentās iestādes izmantoto alternatīvo līdzekļu atbilstības panākšanai novērtējumi (ARO.GEN.220. punkta a) apakšpunkts 11. daļa);
 - c. jāievieš sistēma personāla pieejamības plānošanai (ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 2. daļa).
82. Lai gan pašreizējos noteikumos nav šādu skaidri izteiktu prasību, var pieņemt, ka kompetentajām iestādēm ir vajadzīgās sistēmas, lai sertifikātu un apstiprinājumu pārvaldības un personāla vadības ietvaros izpildītu jaunās prasības.

3. sadaļa – Uzraudzība, sertificēšana un ieviešana

83. Šajā ARO daļas GEN apakšdaļas sadaļā ir kompetentajām iestādēm nepieciešamie elementi, kas nosaka mijiedarbību ar reglamentētajām organizācijām un personām. Šajā sadaļā aprakstīti vispārēji uzraudzības principi, aplūkoti uzraudzības programmas elementi un sniegta detalizēta informācija par konkrētām kompetento iestāžu darbībām, funkcijām un pienākumiem attiecībā uz sertificēšanu, pastāvīgo uzraudzību un ieviešanu. Sadaļas pamatā ir tiesību aktos noteiktās procedūras. Noteikumos par uzraudzību ņemtas vērā Pamatregulas augstākā līmeņa prasības, lai nodrošinātu, ka uzraudzība neaprobežojas tikai ar kompetentās iestādes sertificētajām organizācijām un personām.

84. Attiecīgie nosacījumi izriet no *JAA JIP* attiecībā uz *JAR-OPS* un *JAR-FCL*, kā arī no Regulas (EK) Nr. 1702/2003 un Regulas Nr. 2042/2003¹⁸ B iedaļas prasībām. Ar *OPS* saistītie Pamatregulas panti ir šādi: 8. panta 5. punkts; saistībā ar *FCL* — 7. panta 6. punkts; saistībā ar kooperatīvo uzraudzību — 10., 11. un 15. pants. Ņemot vērā ieinteresēto personu atsauksmes, *AMC* un *GM* būs precīzākas norādes par sākotnējo sertifikāciju un pārraudzību, jo īpaši par procesiem, personāla kvalifikāciju, lidojuma instruktoru un citu darbinieku adekvātu skaitu, licenču un kvalifikācijas atzīmju derīgumu.
85. *NPA* dokumentā izteiktajā priekšlikumā bija elementi, kas izriet no *COra* ieteikumiem par vienota organizāciju sertifikāta izsniegšanu tām organizācijām, kas saņēmušas apstiprinājumus saskaņā ar vairāk nekā vienu daļu. *NPA* komentāru analīze skaidri pierādīja, ka "vienota sertifikāta" koncepcija netiek atbalstīta. Nozares pārstāvji raizējās par to, ka papildus gaisa kuģa ekspluatanta apliecībai (*AOC*) *ICAO* nepieprasa arī "jumta" organizācijas apstiprinājumu, tāpēc vienotais sertifikāts būtu specifisks Eiropai un netiktu atzīts starptautiski. Kompetentās iestādes komentēja, ka nav skaidru noteikumu par vienotā sertifikāta izdošanu un saikni starp atsevišķiem organizāciju sertifikātiem un jomai specifiskiem sertifikātiem (*AOC*, *ATO*, *AeMC*). Tās arī apgalvoja, ka vienots organizāciju sertifikāts ievērojami palielinātu iestāžu darba slodzi, kas nav pamatoti drošības ziņā. Tā kā vienotā organizāciju sertifikāta koncepcijas galvenos mērķus var sasniegt, neparedzot vienota sertifikāta izdošanu, Aģentūra piekrita neuzturēt vienotā sertifikāta koncepciju. Lai nodrošinātu efektīvu uzraudzību, krietni svarīgāk par atsevišķas organizācijas sertifikāta izdošanu ir racionalizēt uzraudzības programmu organizācijām, kas saņēmušas apstiprinājumus saskaņā ar vairāk nekā vienu daļu. Revīzijas vienumu atzišana organizācijām, kas sertificētas saskaņā ar vairāk nekā vienu daļu, ir atļauta, kā aprakstīts *ARO.GEN.305.* punkta *AMC*.
86. *NPA* ir arī priekšlikums par kooperatīvu uzraudzību¹⁹ ar mērķi izveidot pamatu, lai nodrošinātu visefektīvāko uzraudzību pasākumiem, kas ģeogrāfiski neaprobežojas tikai ar dalībvalsti, kur izdots sertifikāts. Kooperatīvās uzraudzības noteikumu galvenais mērķis ir izveidot Eiropas līmeņa uzraudzību, veicinot uzraudzības resursu efektīvāku izmantošanu vietējā līmenī un vienlaikus panākot, lai visām personām, organizācijām vai gaisa kuģiem tiktu veikta regulāra uzraudzība. Tādējādi tiktu ieviesti daži konkrēti Civilās aviācijas ģenerāldirektoru konferences par drošības uzraudzības globālo stratēģiju ieteikumi (tā notika *ICAO* telpās 1997. gadā), kuras laikā tika uzsvērts, ka ir jākoordinē un jāsaskaņo principi un procedūras drošības uzraudzības līmeņa novērtēšanai globālā līmenī, kā arī tika norādīta reģionālas pieejas nozīme. Par Aģentūras priekšlikumu tika saņemti daudzi komentāri. Lielāko daļu komentāru iesniedza kompetentās iestādes, un komentāros tās pauda bažas par iespējamām neskaidrībām attiecībā uz uzraudzības pienākumiem un par praktisko sadarbību starp iestādēm, kuru tiesisko sistēmu atšķirības vai valodas barjera varētu radīt šķēršļus. Nozares

¹⁸ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju. *OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp.*

¹⁹ *NPA* Nr. 2008-22 paskaidrojumā izmantotais termins "kolektīvā uzraudzība" aizstāts ar terminu "kooperatīvā uzraudzība", kas precīzāk atspoguļo attiecīgo nosacījumu nolūku.

dalībnieku jautājumos galvenokārt tika vērsta uzmanība uz papildu slogu un uz vairākās dalībvalstīs funkcionējošu organizāciju uzraudzības iespējamu dublēšanu.

87. Saskaņā ar AR/OR izvērtēšanas grupas ieteikumiem un pēc īpašas tikšanās ar Valsts iestāžu padomdevējas grupas (AGNA) pārstāvjiem attiecīgie ARO.GEN. apakšdaļas 3. sadaļas noteikumi tika pārstrādāti, ņemot vērā ieinteresēto personu galvenās bažas. Jāizmanto riskā balstīta pieeja, galvenokārt ņemot vērā īstenošanas noteikumu regulas 3. pantā minētās valsts drošības plāna drošības prioritātes, lai noteiktu uzraudzības jomu darbībām, ko dalībvalsts teritorijā veic personas vai organizācijas, kuras kompetentā iestāde nav sertificējusi. Galvenie pienākumi kompetentajai iestādei, kas izdevusi sertifikātu, netiek mainīti. Priekšlikums papildināts ar noteikumiem par brīvprātīgu sadarbību, slēdzot vienošanās starp iestādēm, lai dažus uzraudzības pienākumus varētu veikt iestāde, kuras teritorijā notiek darbības, tādējādi uzlabojot šo darbību pārskatāmību. Tas mudinātu kompetentās iestādes efektīvāk izmantot resursus vietējā mērogā. Attiecīgi tika grozīti īstenošanas noteikumi par konstatējumiem un ieviešanu (ARO.GEN.350. un ARO.GEN.355. punkts). ARO.GEN.350. punktam tika veikti papildu grozījumi, lai nodrošinātu atbilstību ARA.CC apakšdaļas noteikumiem par viltojumu un krāpšanas apkarošanu. ARO.GEN.300. punktam tika pievienots jauns f) apakšpunkts, lai iekļautu noteikumu, ka kompetentā iestāde apkopo un apstrādā visu informāciju, kas uzskatāma par noderīgu uzraudzībai; iepriekš šis nosacījums bija AR.GEN.425. punkta a) apakšpunktā, jo šādas informācijas apkopošana neattiecas tikai uz peronpārbaudēm. Šis noteikums palīdzēs noteikt prioritātes drošības jomā, ņemt vērā riskā balstītu uzraudzību un pastāvīgu kontroli.
88. Lai gan Aģentūra ieviesa grozījumus priekšlikumā par kooperatīvo uzraudzību, ņemot vērā dalībvalstu galvenās bažas, tā uzstāj, ka ir svarīgi paplašināt uzraudzības jomu, ietverot tajā visas dalībvalstu teritorijā veiktās darbības un ciešāku sadarbību starp dalībvalstu kompetentajām iestādēm, lai risinātu ar kopējo tirgu saistītās problēmas. Arvien vairāk pilotu un ekspluatantu var izmantot savas tiesības arī citās ES dalībvalstīs, ne tikai dalībvalstī, kurai ir primārā atbildība par šo personu uzraudzību. Tāpēc Aģentūra ierosina pārskatīt kooperatīvās uzraudzības noteikumu īstenošanu un atbilstīgi funkcionējošas uzraudzības sistēmas ieviešanu ne tikai tādēļ, lai iespējami drīz konstatētu varbūtējus uzraudzības trūkumus, bet arī tādēļ, lai novērtētu konkrētāku noteikumu nepieciešamību uzraudzības spēju uzlabošanai Eiropas līmenī — gan attiecībā uz drošību, gan resursu efektīvu izlietojumu.
89. Cits NPA dokumentā ierosināts svarīgs elements bija pāreja uz uzraudzību, kas balstīta riskā un rezultātos, un arī šis elements izriet no COra iniciatīvas. Pēc NPA komentāru izvērtēšanas 24 mēnešu ilgais uzraudzības intervāls, kas sākotnēji tika noteikts īstenošanas noteikumu līmenī, ir pārcelts uz CRD dokumenta AR.GEN.305. punkta AMC, lai nodrošinātu elastīgumu. Saistībā ar pārceļšanu uz AMC līmeni ieinteresētās personas iesniedza atsauksmes, kur paustas nopietnas bažas par to, ka pašreizējā posmā tiek ieviesta tikai riskā balstīta sistēma. Atsauksmēs tika pieprasīts nepieņemt šādu sistēmu, kamēr reglamentētās organizācijas nav pietiekami sagatavojušas drošības pārvaldības sistēmas un kompetentās iestādes nav guvušas pārskatu par to drošības rādītājiem, apkopojot un analizējot vajadzīgos datus. Dažas ieinteresētās personas komentāros norādīja arī to, ka nodrošināto elastīgumu varētu izmantot, lai attaisnotu kompetento

iestāžu resursu vēl lielāku samazināšanu. Lai risinātu šos jautājumus, Aģentūra piekrita atjaunot 24 mēnešu intervālu īstenošanas noteikumu līmeni un tagad ierosina vairākus kritērijus šā standarta uzraudzības intervāla paildzināšanai vai saīsināšanai. Šie noteikumi attiecas uz kompetentās iestādes sertificētām organizācijām.

90. Tika pārskatīti *NPA* dokumentā ierosinātie noteikumi par konkrēta veida organizāciju izmaiņu "netiešu apstiprināšanu". Šis jautājums tagad iekļauts ARO.GEN.330. punktā "Izmaiņas — organizācijas", un izmaiņas ir klasificētas vai nu kā izmaiņas, kam vajadzīgs iepriekšējs kompetentās iestādes apstiprinājums, vai kā izmaiņas, kam nav vajadzīgs iepriekšējs kompetentās iestādes apstiprinājums. Ir ietverti arī noteikumi par organizācijām, kas vēlas ieviest izmaiņas bez iepriekšēja kompetentās iestādes apstiprinājuma: organizācijai jāizveido procedūra, ar kuru nosaka šādu izmaiņu tvērumu un jāraksturo šo izmaiņu pārvaldība; šī procedūra jāiesniedz apstiprināšanai kompetentajā iestādē (sk. ARO.GEN.310. punkta c) apakšpunktu). Grozītie noteikumi pilnībā atbilst "netiešā apstiprinājuma" vai "iestādei pieņemamu" izmaiņu nolūkam.
91. Tika grozīti ierosinātie īstenošanas noteikumi par konstatējumiem un ieviešanas pasākumiem, lai ietvertu konstatējumu aprakstu, kas iepriekš tika sniegts OR daļā, un lai nodrošinātu konsekvenci ar ARO.GEN.300. un ARO.GEN.305. punktam veiktajām izmaiņām par kooperatīvo uzraudzību. Tika svītrotas arī visas norādes par sankcijām, jo tās regulē piemērojamie valstu tiesību akti, ar kuriem īsteno Pamatregulas 68. pantu. Tika mainīts arī koriģējošo darbību īstenošanas periods, lai to saskaņotu ar prasībām lidojumderīguma uzturēšanas noteikumos. Tika grozīts ARO.GEN.355 nosaukums, lai tas labāk saderētu ar ARO.GEN.350 nosaukumu.
92. Tā kā daudzu ARO.GEN apakšdaļas 3. sadaļā ierosināto īstenošanas noteikumu pamatā ir spēkā esošās prasības un *ICAO* nosaka, ka dalībvalstīm ir pienākums valsts drošības programmas ietvaros ieviest efektīvas uzraudzības sistēmas, jauni pienākumi vai pienākumi, kas neizriet no Čikāgas konvencijā noteiktajiem, paredz tikai šādus pienākumus:
 - a. informēt personas un organizācijas, uz kurām attiecas kompetento iestāžu vienošanās par uzraudzību (ARO.GEN.300. punkta e) apakšpunkts);
 - b. apstiprināt organizācijas procedūru attiecībā uz izmaiņām, kam nevajag iepriekšēju apstiprinājumu (ARO.GEN.310. punkta c) apakšpunkts);
 - c. informēt kompetento iestādi, kas izdevusi apliecību, ja konstatēta citas dalībvalsts kompetentās iestādes vai Aģentūras sertificētas organizācijas neatbilstība piemērojamām prasībām, kā arī norādīt konstatējuma līmeni (ARO.GEN.350. punkta e) apakšpunkts);
 - d. informēt kompetento iestādi, kas izdevusi licenci, sertifikātu, kvalifikācijas atzīmi vai apliecību, ja konstatēta citas dalībvalsts kompetentās iestādes sertificētas personas neatbilstība piemērojamām prasībām (ARO.GEN.355. punkta e) apakšpunkts).
93. Lai veiktu šos papildu pienākumus, iestādes varētu izmantot pašreizējos resursus, uzraudzības un sertificēšanas procesus, kā arī komunikācijas kanālus.

ARO.OPS – Gaisa kuģu ekspluatācija

94. ARO daļas OPS apakšdaļu piemēro gaisa kuģu komerciālā un nekomerciālā ekspluatācijā iesaistītiem ekspluatantiem. Tajā noteikta gaisa kuģa ekspluatanta apliecības pieteikumu iesniegšanas kārtība, nomas līgumu un kodu koplietošanas nolīgumu apstiprināšana, īpašiem ekspluatācijas veidiem paredzēto atļauju izsniegšanas kārtība, obligāto iekārtu saraksta (*MEL*) apstiprināšanas kārtība, vietējās teritorijas noteikšana, atļauja ekspluatēt helikopteru virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas, atļauja ekspluatēt helikopteru sabiedrības interešu teritorijā un atļauja izmantot izolētu lidlauku.
95. ARO.OPS apakšdaļā ir divas sadaļas:
- ARO.OPS 1. sadaļa — Komercekspluatācijā iesaistīto gaisa kuģu ekspluatantu sertificēšana;
 - ARO.OPS 2. sadaļa — Atļaujas.
96. Šī apakšdaļa izstrādāta, ņemot vērā JAR-OPS attiecīgās JAA vienotās īstenošanas procedūras (*JIP*).
97. Galvenie jautājumi, kas uzdoti atsauksmēs par *CRD* dokumentu, attiecās uz kodu koplietošanu (**ARO.OPS.105**) un nomas līgumiem (**ARO.OPS.110**). Būtiski tika grozīti daži šīs sadaļas noteikumi, proti, kodu koplietošanas un nomas noteikumi.
98. **ARO.OPS.020.** punkts "Uzskaitē — Ekspluatanta apliecību un deklarāciju reģistrēšana" tika svītrots, jo atļauju izdošanas un deklarēšanas procesa uzskaitē izklāstīta ARO.GEN.220.
99. **ARO.OPS.100.** punktā "Gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izdošana" nav būtisku grozījumu. Komentāri liecina, ka neskaidrības radīja jēdziena "un vispārēji nosacījumi" izpratne. Jēdziena "un vispārēji nosacījumi" formulējums jau ir formulējumā "un attiecīgās ekspluatācijas specifikācijas" un tāpēc tas ir svītrots.
100. **ARO.OPS.230.** punkts "Izmaiņas" tika svītrots, jo tas pietiekamā mērā atspoguļots ARO.GEN.310. punkta c) un d) apakšpunktā, kā arī ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105.** punkts "Nolīgumi par kodu koplietošanu" — par kodu koplietošanu un nomu saņemtie komentāri bija līdzīgi komentāriem par attiecīgo noteikumu ORO.AOC. Grozījumu un pamatojumu detalizēts izklāsts ir ORO daļas skaidrojumā, salīdzinot to ar ORO.AOC apakšdaļu.
102. Tika izdarīti daži redakcionāli grozījumi, un šis noteikums tika pielīdzināts ORO.AOC.115. Lai panāktu atbilstību ORO.AOC.115 grozījumiem, tika svītrotas atsauces uz Regulu (EK) Nr. 2111/2005²⁰ (ES drošības saraksts) un TCO daļu. ORO.AOC.115 grozījumos noteikts, ka ES ekspluatants nedrīkst pārdot vai izdot biļetes lidojumiem, ko veic ekspluatants, kam piemēro saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 noteikto darbības aizliegumu.
103. **ARO.OPS.110.** punkts "Nomas līgumi" — šā noteikuma teksts tika būtiski grozīts. Noteikums par nomāšanu bez apkalpes atkārtoti tiks pārskatīts līdz ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 (NPA Nr. 2010-10 "T daļa") grozījumiem. Vēl tika ieviestas

²⁰ Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu.

īpašas prasības par atļaujas nomāt gaisa kuģi ar apkalpi apturēšanu vai atcelšanu, iekļaujot atsauci uz Regulu (EK) Nr. 2111/2005.

104. Attiecībā uz gaisa kuģa iznomāšanu bez apkalpes tika pievienots papildu punkts, lai nodrošinātu tās kompetentās iestādes, kas apstiprina nolīgumu, sadarbību ar iestādi, kas atbild par gaisa kuģa uzraudzību atbilstīgi Komisijas Regulai (EK) Nr. 2042/2003, vai iestādi, kas atbild par gaisa kuģa ekspluatāciju, ja tās ir dažādas iestādes, un lai bez apkalpes iznomātais gaisa kuģis savlaicīgi tiktu svītrots no ekspluatanta AOC.
105. Īslaicīgu nomu neparedzētu steidzamu ekspluatācijas apstākļu vai ekspluatācijas vajadzību gadījumā uz ierobežotu laiku regulē Pamatregulas 14. panta 4. punkts. ACJ OPS1.165 sniedz norādes kompetentajai iestādei un nomniekam īslaicīgas nomas gadījumā. Vairākos komentāros bija ierosināts noteikumos iekļaut šo ACJ. Tomēr pēc ACJ analīzes tika secināts, ka tas nav piemērots iekļaušanai šajā tiesiskajā regulējumā. Tāpēc tika nolemts jautājumu par ACJ OPS1.165 risināt, izstrādājot atsevišķu noteikumu.
106. AR.OPS.300. punkts "Atļauju izdošanas kārtība", tagad — **ARO.OPS.200.** punkts "Īpašas atļaujas izsniegšanas kārtība", tika grozīts, lai nodrošinātu šīs atļaujas iekļaušanu tikko ieviestajā nekomerciālas ekspluatācijas īpašo atļauju sarakstā (sk. III papildinājumu — EASA 140. veidlapa).
107. AR.OPS.305, tagad **ARO.OPS.205.** punkts "Obligāto iekārtu saraksta apstiprināšana", — skaidrības labad šis noteikums tika rediģēts. Formulējums "... un attiecīgos gadījumos veikt organizācijas pārbaudi" ir svītrots, jo gan MEL, gan attiecīgo tehniskās apkopes un ekspluatācijas procedūru apstiprināšana ir tikai dokumentāra procedūra.
108. Tika pievienots jauns noteikums — **ARO.OPS.210.** punkts "Vietējā teritorija". Termins "vietējā teritorija" dažos noteikumos lietots, lai piešķirtu dažus atvieglojumus, piemēram, lidojuma apkalpes apmācības prasību piemērojamībai.
109. Šīs vietējās teritorijas rādīsim nosaka kompetentā iestāde, ņemot vērā vietējo vidi un ekspluatācijas apstākļus. Papildu norādes šim punktam tiks iekļautas GM.
110. **ARO.OPS.215.** punkts "Atļauja ekspluatēt helikopteru virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas" ieviests, lai prasītu dalībvalstīm noteikt tos kalnu un attālus apgabalus, kur var ekspluatēt helikopteru, ja tas nespēj veikt drošu piespiedu nolaišanos, un kompetentajai iestādei pirms atļaujas piešķiršanas šādu darbību veikšanai prasītu pārskatīt šādu darbību riska novērtējumu un izskatīt tehnisko un ekonomisko pamatojumu.
111. Punkts **ARO.OPS.220** "Atļauja ekspluatēt helikopteru sabiedrības interešu teritorijā" un **ARO.OPS.225** "Atļauja izmantot izolētu lidlauku" ieviests, lai būtu pieejams saraksts, kurā norāda, uz ko atļauja attiecas, jo kompetentajai iestādei pirms atļaujas piešķiršanas jāizvērtē procedūras, kas saistītas ar teritoriju/lidlauku. Atļauja bez norādes, kurām teritorijām un lidlaukiem šo atļauju piemēro, nenodrošinās teritorijai vai lidlaukam vajadzīgo procedūru piemērotu novērtējumu vai izstrādi.

ARO.OPS – AOC un ekspluatācijas specifikācijas

112. AOC veidlapa, tagad **ARO daļas I papildinājums – EASA 138. veidlapa**, izstrādāta, ņemot vērā ICAO izstrādāto AOC veidlapu.
113. Veidlapā tika izdarīti nelieli grozījumi. Tā kā AOC izdod uz neierobežotu laiku, derīguma termiņš netiek norādīts. Ekspluatācijas specifikāciju veidlapā minētā atsauce uz CAT un ekspluatāciju, kas nav CAT, pārvietota uz AOC veidlapu. Tādējādi AOC būs norādīts, vai ekspluatācija, ko veic saskaņā ar AOC, ir vai nav CAT.
114. Arī ekspluatācijas specifikāciju veidlapa **ARO daļas II papildinājumā – EASA 139. veidlapa** – ir izstrādāta, ņemot vērā ICAO izstrādāto veidlapu. Arī šajā veidlapā veikti līdzīgi grozījumi. Tas daļēji ir tāpēc, ka darbības joma ir plašāka (visiem ES komercekspluatantiem jābūt AOC turētājiem), bet arī terminoloģijas grozījumu dēļ, īpašo atļauju dēļ, piemēram, pasažieru salona apkalpes (CC) apmācībai un CC apliecību izdošanai, kā arī grozījumu dēļ, kas izdarīti saskaņā ar saņemtajiem komentāriem. Tika iekļauta sadaļa par gaisa kuģu reģistrācijas zīmēm. 6. zemteksta piezīme papildināta ar teikumu, lai precizētu, ka gaisa kuģa reģistrācijas zīmes var norādīt arī attiecīgās īpašās atļaujas ailē, kas paredzēta piezīmēm, ja attiecīgajam gaisa kuģa modelim nepiemēro visas īpašās atļaujas. 20. zemteksta piezīme papildināta ar teikumu, lai nodrošinātu, ka ekspluatācijas specifikācijās tiktu norādīti gaisa kuģi, ko saskaņā ar ORO.AOC.125 izmanto nekomerciālai ekspluatācijai.
115. Tika pievienots **ARO daļas III papildinājums**, lai attiecīgi dokumentētu nekomerciālā ekspluatācijā iesaistītiem ekspluatantiem izdotās īpašās atļaujas. Šī veidlapa ir līdzīga komercekspluatācijas specifikāciju veidlapai. Tai ir piešķirts EASA veidlapas numurs (EASA 140. veidlapa).

ARO.RAMP – Ekspluatantu, kuriem piemēro citas dalībvalsts regulatīvo uzraudzību, gaisa kuģu peronpārbaudes

116. RAMP apakšdaļu piemēro kompetentajām iestādēm, veicot peronpārbaudes trešās valsts ekspluatantu vai ES ekspluatantu, kuriem piemēro citas dalībvalsts regulatīvo uzraudzību, gaisa kuģiem. Šajā apakšdaļā noteikts obligāto peronpārbaudžu skaits gadā gaisa kuģiem, kas nosēžas dalībvalstu lidlaukos, nosacījumi attiecībā uz to, kādos gadījumos Aģentūra veic peronpārbaudes, peronpārbaudžu prioritātes piešķiršanas kritēriji, peronpārbaudžu inspektoru kvalifikācija, mācību organizāciju apstiprināšana, peronpārbaudžu izpilde, konstatējumu iedalījums kategorijās un papildu pasākumi, izlidošanas aizliegums gaisa kuģim un Aģentūras uzdevumi koordinēšanas jomā.
117. Šīs apakšdaļas pamatā ir Regula (EK) Nr. 216/2008, Direktīva 2004/36/EK ("SAFA direktīva")²¹, Komisijas Regula (EK) Nr. 351/2008²², Komisijas Regula (EK) Nr. 768/2006²³ un Direktīva 2008/49/EK²⁴.

²¹ Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 21. aprīļa Direktīva 2004/36/EK par Kopienas lidostas izmantojošo trešo valstu gaisa kuģu drošību. *OV L 143, 30.04.2004., 76. lpp.*

²² Komisijas 2008. gada 16. aprīļa Regula (EK) Nr. 351/2008, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK attiecībā uz prioritātes piešķiršanu Kopienas lidostas izmantojošo gaisa kuģu peronpārbaudžu veikšanā. *OV L 109, 19.04.2008., 7. lpp.*

118. Saistībā ar šo apakšdaļu galvenie jautājumi bija par darbības jomu (ARO.RAMP.005), prioritātes piešķiršanas kritērijiem (ARO.RAMP.105), peronpārbaudu izpildi (ARO.RAMP.125), konstatējumu iedalījumu kategorijās (ARO.RAMP.130), izlidošanas aizliegumu gaisa kuģim (ARO.RAMP.140) un minimālo peronpārbaudu skaitu gadā (ARO.RAMP.100. punkta c) apakšpunkta 1. daļa un attiecīgie AMC).
119. **ARO.RAMP.005.** punkts "Darbības joma" — daudzas dalībvalstis, veicot peronpārbaudes, pārraugāmo ekspluatantu, tā dēvēto "vietējo ekspluatantu" gaisa kuģiem, piemēro SAFA direktīvā noteikto metodoloģiju. Citas dalībvalstis norādīja, ka vietējo ekspluatantu uzraudzībā tām ir atšķirīga pieeja vai ka tās daļēji piemēro SAFA metodoloģiju. Šīs dalībvalstis uzskata, ka vietējiem ekspluatantiem nav jāpiemēro ARO.RAMP un ka šāda prasība ir nesamērīga un būs neizdevīga resursu ziņā. Šīs dalībvalstis uzskata, ka jāpārbauda sistēma, nevis iznākums, jo šādas pārbaudes, viņuprāt, ir mazāk efektīvas. Dažos komentāros bija norādīts, ka šīs apakšdaļas darbības jomā būtu jāiekļauj tikai SAFA.
120. SAFA direktīvā noteikts, ka dalībvalstīm obligāti jāpārbauda trešo valstu gaisa kuģi, ja ir aizdomas, ka tie neatbilst starptautiskiem lidojumdrošības standartiem. Šajā direktīvā atļauts veikt izlases veida pārbaudes (t. i., pārbaudes, ko veic, ja nav nekādu aizdomu) un atkārtoti apstiprinātas dalībvalstu tiesības veikt citas peronpārbaudes (t.i., pārbaudīt dalībvalstī reģistrētu gaisa kuģi). Konceptiju par ārvalstu gaisa kuģu peronpārbaudēm apstiprināja ICAO 36. asamblejā, un pēc tam tika grozīts 6. pielikums, lai līgumslēdzējas valstis pilnvarotu "izveidot programmu, kurā paredzētas procedūras ārvalstu aviopārvadātāju darbības pārraudzībai attiecīgās valsts teritorijā un piemērotu pasākumu veikšanai, ja tādi vajadzīgi drošības saglabāšanai". ICAO rokasgrāmatā par ekspluatācijas inspekciju, sertifikāciju un pastāvīgu uzraudzību (dokuments Nr. 8335) ir norādes par ārvalstu ekspluatantu gaisa kuģu peronpārbaudu izpildi, kas lielā mērā līdzinās procedūrām, ko piemēro ES SAFA programmā.
121. Šobrīd nedaudz vairāk par 50 % peronpārbaudu tiek veiktas ES ekspluatantu gaisa kuģiem (lai gan, ja ņem vērā to, ka vairākums lidojumu tiek veikti ES teritorijā, trešo valstu ekspluatantu gadījumā pārbaudu koeficients (pārbaudu skaits/ nolaišanās skaits) ir daudz lielāks). Gan ES, gan trešo valstu gaisa kuģu pārbaudes tiek veiktas, ievērojot ICAO standartus. Pārbaudot ES ekspluatantu gaisa kuģus, daudzu ES ekspluatantu gaisa kuģiem vēl joprojām tiek konstatētas nopietnas neatbilstības (tomēr kopējais konstatējumu skaits ir mazāks nekā citu pasaules reģionu ekspluatantu gaisa kuģiem). Ņemot vērā EASA sistemātiskās analīzes datus, šo informāciju nosūta par uzraudzību atbildīgajām attiecīgajām NAA, kas daudzkārt ir pieņēmušas lēmumu veikt padziļinātu papildu izmeklēšanu un revīzijas, pēc tam vairākos gadījumos ierobežojot, apturot un atceļot AOC.
122. Dati, kas iegūti peronpārbaudēs, ko veic, izmantojot augšupēju parauga ņemšanas programmu, papildina un ir veiksmīgi savienojami ar citām lejupējām

²³ Komisijas 2006. gada 19. maija Regula (EK) Nr. 768/2008, ar ko īsteno Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/36/EK par informācijas vākšanu un apmaiņu attiecībā uz to gaisa kuģu drošību, kuri izmanto Kopienas lidostas, un informācijas sistēmu pārvaldību. *OV L 134, 20.05.2006., 16. lpp.*

²⁴ Komisijas 2008. gada 16. aprīļa Direktīva 2008/49/EK, ar ko groza II pielikumu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2004/36/EK attiecībā uz kritērijiem perona pārbaudu procedūrās, ko veic gaisa kuģiem, kas izmanto Kopienas lidostas. *OV L 109, 19.04.2008., 17. lpp.*

programmām, piemēram, pastāvīgās uzraudzības programmām vai EASA standartizācijas programmu. Paturot prātā iniciatīvu pakāpeniski mainīt uzraudzības pasākumu veidu un ieviešot riskā balstītu pieeju "ārkārtas" peronpārbaudes aizstāt ar "profilaktiskajām" pārbaudēm, ir ļoti svarīgi nodrošināt pieejamus riska noteikšanas un uzraudzības līdzekļus. Pieredze rāda, ka peronpārbaudes ir labs instruments, ar kura palīdzību apkopot drošības datus un atvasināt riska rādītājus, tāpēc tās veicina riskā balstītu uzraudzību.

123. Kopējas uzraudzības principi skaidri noteikti Pamatregulas 10. pantā, proti:
- dalībvalstis un Aģentūra sadarbojas nolūkā nodrošināt atbilstību piemērojamiem ES drošības noteikumiem;
 - dalībvalstis papildus saviem valsts uzraudzības pienākumiem veic peronpārbaudes;
 - dalībvalstis pieņem pasākumus, precizējot "nosacījumus, kā veic peronpārbaudes, tostarp sistemātiskas peronpārbaudes".
124. Ņemot vērā šos faktus un to, ka lielākā daļa ICAO SARP ir transponēti ES tiesību aktos, ir skaidrs, ka jāturpina pārbaudīt ES ekspluatantu gaisa kuģus un ka šīs pārbaudes jāveic, ievērojot ES standartus. Aģentūra uzskata, ka pienācīgi īstenota Kopienas gaisa kuģu drošības novērtējuma programma (SACA) var kļūt par vietējo ekspluatantu uzraudzības instrumentu. Tāpēc šīs sadaļas darbības jomu Aģentūra ir nolēmusi nemainīt.
125. **ARO.RAMP.100.** punkta "Vispārējas prasības" a) apakšpunkts tika pielīdzināts ARO.GEN.305 "Uzraudzības programma". Tāpēc tika svītrotā atsauce uz "izlases veida procedūru". ARO.GEN.305 prasīts kompetentajām iestādēm izveidot uzraudzības programmu, ņemot vērā iepriekšējos uzraudzības pasākumus un risku novērtējumu. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka šā punkta svītrotā daļa atbilstīgi iekļauta ARO.GEN.305.
126. Tika svītrots b) apakšpunkts, jo SANA nav šīs apakšdaļas darbības jomā. Jaunais b) apakšpunkts tika pielīdzināts a) apakšpunktam. Ikgadējā programma būs iekļauta ARO.GEN.305 minētajā uzraudzības programmā.
127. **"Minimālais peronpārbaudžu skaits gadā"**. Gadā veikto SAFA pārbaudžu skaits dalībvalstīs krasi atšķiras; atšķiras ne vien kopējais pārbaudžu skaits, bet arī pārbaudīto ārvalstu (ES un trešo valstu) ekspluatantu, kuru gaisa kuģi nolaižas šo valstu teritorijās, skaits attiecībā pret ekspluatācijas apjomu.
128. Šādas neatbilstības dēļ par tiem ekspluatantiem, kas darbību veic "neaktīvākajās" valstīs, tiek apkopots ierobežots datu apjoms, tādējādi mazinot jebkuras analīzes ticamību.
129. Konceptija par minimālo peronpārbaudžu skaitu gadā tika ieviesta, lai visām dalībvalstīm nodrošinātu vienādus nosacījumus, katrai no tām garantējot salīdzināmus sākuma datus. Valsts minimālo peronpārbaudžu skaitu aprēķina, ņemot vērā divus elementus: 1) ārvalstu gaisa kuģu lidojumu daudzveidību (ekspluatantu skaits) un 2) ekspluatācijas apjomu (nosēšanās skaits). Ņemot vērā apspriešanas laikā saņemtos komentārus, tika pārskatīta aprēķināšanas formula, lai īpaši nošķirtu tos ekspluatantus, kuru gaisa kuģi attiecīgajā valstī gadā nosēžas reti (mazāk par 12 reizēm). Tāpat, ņemot vērā saņemtos komentārus, tika pārskatīta formula, lai pārbaudes vērtētu atšķirīgi, ņemot vērā riska faktoros (piemēram, pozīcijas, kam piešķirta prioritāte, samazināts paraugu koeficients) un

izmaksas (liels attālumš, papildu darba laiks). Lai gan tas nav izteikts skaitļos, formulas izmantošanā būtu jāņem vērā divi apsvērumi: 1) jāpanāk visaptveroša izlase un 2) jāizvairās no to ekspluatantu atkārtotām pārbaudēm, kuri nerada aizdomas par drošību. Minimālā pārbaudu skaita mērķis nav palielināt pārbaudu kopskaitu, bet gan labāk sadalīt šo skaitu dalībvalstīs. Faktiski, ja šo formulu piemēro 2009. un 2010. gadā veiktajiem lidojumiem, pārbaudu minimālais skaits kopumā būtu mazāks nekā šajos gados veikto pārbaudu faktiskais skaits.

130. Peronpārbaudu laikā apkopotie dati sekmēs divus jaunus procesus — atļauju izdošanu trešo valstu ekspluatantiem un ES ekspluatantu kopīgu uzraudzību. Tāpēc ir svarīgi, lai šie dati būtu apkopoti atbilstīgi un vienādi, sniedzot pietiekami ticamu informāciju, kas vajadzīga šo darbību riskā balstītas uzraudzības nodrošināšanai.
131. Aģentūra periodiski vērtēs AMC, kur ir gadā minimālā peronpārbaudu skaita aprēķināšanas formulas. Teksts d) apakšpunktā tika grozīts, lai nodrošinātu, ka Aģentūra veic peronpārbaudes, sadarbojoties ar dalībvalstīm. Skaidrības labad nelieli grozījumi tika izdarīti d) apakšpunkta 2. un 3. daļā attiecībā uz gadījumiem, kad Aģentūra pati veiku peronpārbaudes.
132. **ARO.RAMP.105.** punkts "Prioritātes piešķiršanas kritēriji" — jaunajā c) apakšpunktā tika iekļauta atsauce uz ES drošības sarakstu, lai pēc aviācijas drošības komitejas sanāksmes par Regulu (EK) Nr. 2111/2005 varētu sākt prioritāšu piešķiršanas saraksta izstrādi. Pēdējais teikums b) apakšpunkta 3. daļas i) apakšpunktā tika pārvietots uz GM. Tika grozīta ARO.RAMP.105. punkta b) apakšpunkta 5. daļa, lai nodrošinātu, ka peronpārbaudu prioritāti piešķir trešās valsts gaisa kuģiem, kuru Aģentūras izdotā atļauja ir ierobežota vai atjaunināta pēc apturēšanas vai atcelšanas. Grozīts tika c) apakšpunkts, lai ņemtu vērā komentārus, kur bija norādīts, ka jāizstrādā prioritāšu saraksta izveides procedūra.
133. Tika grozīts **ARO.RAMP.115.** punkta "Peronpārbaudu inspektoru kvalifikācija" nosaukums, pievienojot vārda daļu "peron-". Prasība, ka aģentūra izstrādā un uztur apmācības programmas, tika pievienota d) apakšpunktā.
134. **AMC1-AR.GEN.430. punkta c) apakšpunkta 2. un 3. daļas CRD** tika pārveidots par **ARO.RAMP.120.** Direktīvā 2008/49/EK ir arī noteikumi trešo pušu apmācības organizācijām, kas apmāca peronpārbaudu inspektoros (t. i., organizācijas, kas nav kompetentās iestādes daļa). Dalībvalstīm, kas izmanto šādas organizācijas pakalpojumus, šī organizācija ir jāizvērtē. Tomēr dalībvalstis var lūgt Aģentūrai veikt apmācības organizācijas tehnisku vērtējumu.
135. Dalībvalstis un trešo pušu peronpārbaudu inspektoru apmācības organizācijas norādīja, ka līdzšinējā pieeja nav efektīva un rada nesamērīgu administratīvo un regulatīvo slogu. Tā kā iesaistīto trešo pušu apmācības organizāciju skaits ir niecīgs, tehniskā vērtējuma centralizēšana, uzticot to Aģentūrai, palīdzēs pilnveidot vērtēšanas procesu, vienlaikus saglabājot drošības mērķi — nodrošināt augstas kvalitātes apmācību. Tāpēc Eiropas SAFA koordinācijas grupa (ESSG) kopā ar Eiropas Komisiju prasīja Aģentūrai pārveidot AMC1-AR.GEN.430. punkta c) apakšpunkta 2. un 3. daļu īstenošanas noteikumos saskaņā ar šo atzinumu. Šis noteikums veido tiesisko pamatu apmācības organizācijas iepriekšējai apstiprināšanai un norāda uz nosacījumiem, kas organizācijai jāievēro, lai saņemtu šādu atļauju. Šie nosacījumi jau ir definēti norādēs, ko Aģentūra

izstrādājusi un publicējusi saskaņā ar Direktīvu 2008/49/EK, un, lai papildinātu īstenošanas noteikumus, tie tiks atkārtoti izvērtēti, veicot atsevišķu noteikumu izstrādes uzdevumu.

136. **ARO.RAMP.125.** punkta "Peronpārbaudžu izpilde" a) apakšpunkts par interešu konfliktu tika pārvietots uz īstenošanas noteikumu regulas 4. pantu (sk. 4. panta 4. punktu), jo Aģentūra uzskata, ka šis noteikums jāpiemēro pārbaudēm visās ARO daļā iekļautajās jomās. Atsauce uz III papildinājumu (tagad — ARO daļas VI papildinājums) tika svītrotā, jo šo veidlapu izmantos tikai Aģentūra. Kompetentā iestāde aizpilda veidlapu ar grozījumiem (Peronpārbaudes apliecinājums), kas ir V papildinājumā un kur tagad iekļauta arī konstatējuma kategorija.
137. **ARO.RAMP.130.** punktā "Konstatējumu iedalījums kategorijās" 1. un 2. kategorijas konstatējumi tagad iedalīti 1., 2. un 3. kategorijas konstatējumos. Daudzas ieinteresētās personas raizējās par to, ka SAFA direktīvā noteiktie 1.–3. kategorijas konstatējumi ARO.GEN.350 iedalīti 1. un 2. kategorijas konstatējumos. Šīs bažas atkārtoti tika paustas 2010. gada jūnijā Ķelnē *ad-hoc* grupas sanāsmē par peronpārbaudēm. Kompetentās iestādes pašreizējo iedalījumu kategorijās pamato galvenokārt ar to, ka SAFA direktīvā noteiktā klasifikācijas sistēma ir daudz piemērotāka izstrādājumu revīzijai, kas ir konkrētā brīža "momentuzņēmums", un ka tāpēc šī klasifikācija daudz labāk atbilst peronpārbaudžu nolūkam. Tomēr vispārējā klasifikācija (1. un 2. kategorija) ir piemērojama, veicot sistēmas vai procesa revīziju. Kompetentās iestādes pauda arī bažas par izmaiņām stabilā klasifikācijas sistēmā, kas ir bijusi vairāk nekā piemērota.
138. Aģentūra uzskata, ka pašreizējām SAFA pārbaudēm ir piemērotas trīs konstatējumu kategorijas. Tomēr, tā kā ARO.RAMP. darbības joma ir plašāka nekā SAFA direktīvas darbības joma (to piemēro arī ES ekspluatantu gaisa kuģiem), konkrētos gadījumos jānodrošina ekspluatanta saikne ar gaisa kuģi. Divas dažādas konstatējumu klasifikācijas shēmas (1. un 2. kategorija — ekspluatantam un 1., 2. un 3. kategorija — gaisa kuģim) varētu radīt problēmas gan kompetentajām iestādēm, gan gaisa kuģu ekspluatantiem.
139. Tomēr ir saprotams, ka SAFA sistēma, tostarp konstatējumu kategorijas, ir pārbaudīta praksē. Vēl Aģentūra uzskata, ka vienlaikus pārāk daudzas izmaiņas sistēmā var pārmērīgi noslogot gan kompetentās iestādes, gan ekspluatantu resursus. Tāpēc Aģentūra nolēmusi šajā apakšdaļā ieviest tādu konstatējumu iedalījumu kategorijās, kāds jau ir.
140. **ARO.RAMP.140.** punkts "Izlidošanas aizliegums gaisa kuģim" tika papildināts ar d) apakšpunktu, lai, ņemot vērā dažādās iestādes, kas atbild par gaisa kuģa pastāvīgu uzraudzību, precizētu, kādi pasākumi jāveic, lai gaisa kuģim atceltu izlidošanas aizliegumu, ja neatbilstība ietekmē gaisa kuģa lidojumderīguma apliecības derīgumu. Tika svītrotā d) apakšpunkta 4. daļa, jo šobrīd TCO daļā nav paredzēts iekļaut "ICAO apakškategoriju" gaisa kuģus (tostarp uz laiku lidojumnederīgus gaisa kuģus). Šādu gaisa kuģu atļauju izdošanai tiks izstrādāti atsevišķi noteikumi.
141. **ARO.RAMP.145.** punkta "Ziņošana" a) apakšpunkts tika pielīdzināts ARO.RAMP.120. punkta a) apakšpunktam. Atsauce uz Aģentūru b) apakšpunktā tika svītrotā, jo attiecīgo informāciju apkopo kompetentās iestādes. Apakšpunkts

c) tika pielīdzināts ARO.RAMP.110. punkta b) apakšpunktam. Termins "brīvprātīgi"
d) apakšpunktā tika svītrots, lai aizsargātu personas, kuras sniedz informāciju, tādējādi mudinot ziņot par jautājumiem, kas saistīti ar drošību.

142. **ARO daļas IV papildinājumā "Standarta ziņojuma veidlapa"** tika svītrots valsts koordinatora vārds, uzvārds un paraksts, jo šo informāciju paredzēts ievadīt centrālajā datubāzē, kas minēta ARO.RAMP.150. punkta b) apakšpunkta 2. daļā.
143. Veidlapās **V papildinājumā "Gaisa kuģa peronpārbaudes apliecinājums"** un **VI papildinājumā "Peronpārbaudes ziņojums"** tika izdarīti nelieli grozījumi, lai uzlabotu precizitāti un nodrošinātu atbilstību grozītajiem termiņiem vai attiecīgajām šā atzinuma daļām. Katrai veidlapai tika piešķirts EASA veidlapas numurs.

IV. Neatbilstību pārskats

144. Nākamajā tabulā apkopotas ARO un EU-OPS/JAR-OPS 3 daļu neatbilstības. ORO un EU-OPS/JAR-OPS 3 daļu attiecīgās neatbilstības norādītas ORO daļas skaidrojumā.

Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3.035 c) apakšpunkts "Kvalitātes kontroles sistēma"	ARO.GEN.310	Atbildīgais par kvalitātes kontroles sistēmu — atbilstīgi ORO daļai attiecībā uz šā amata kandidātiem jēdziens "pieņemams kompetentajai iestādei" (tagad — "amatu kandidāti") iekļauts ekspluatanta apliecībā un šā amata kandidātu maiņa aprakstīta ARO.GEN.330 AMC1 "Izmaiņas — organizācijas".	Lai nodrošinātu līdzvērtīgu kontroles līmeni.
1.165. punkta b) apakšpunkta 2. daļas i) apakšpunkts un c) apakšpunkta 1. daļas i) apakšpunkts "Noma"	Nepiemēro	Nav prasības, ka nomas līgumā, kas pieder pie šīs atļaujas, jāiekļauj nosacījumi.	Atsauce "Visi nosacījumi, kas pieder pie šā apstiprinājuma, ir jāietver nomas līgumā" šķiet nevajadzīga, jo dalībvalstis nedrīkst prasīt, lai nomas līgumos iekļautu papildu drošības nosacījumus.

ARO daļas neatbilstības ICAO 6. pielikumam

145. Nākamajā tabulā ir pārskats par tiem ICAO 6. pielikuma standartiem I daļas un III daļas 1. un 2. sadaļā, kas attiecas uz šā atzinuma tvērumu²⁵ un kas, šķiet, vai nu nav transponēti, vai arī ir transponēti neatbilstīgi attiecīgajiem ICAO 6. pielikuma standartiem.

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
I daļa — 3.3.1. III daļa — 1.3.1. Dalībvalstis izstrādā Valsts drošības programmu, lai panāktu pieņemamu civilās aviācijas drošības līmeni.	Nepiemēro	Tas nav tieši saistīts ar gaisa kuģu ekspluatāciju. To nevar transponēt Regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju.
I daļa — 1.3.1. III daļa — 1.3.2. Pieņemamo drošības līmeni nosaka dalībvalsts.	Nepiemēro	

V. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts

146. Tabulā ir ar ARO daļu saistītu ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts. Attiecībā uz GEN apakšdaļu šie uzdevumi galvenokārt koncentrējas uz šādiem jautājumiem:

- a. ņemot vērā OPS pārskatīšanas grupu apspriešanās rezultātus, tika ierosināts ARO daļas 2. un 3. sadaļas AMC dokumentos iekļaut papildu noteikumus kompetento iestāžu darbiniekiem, kas atbild par AOC turētāju uzraudzību, kā arī par sākotnējo sertificēšanu un AOC turētāju uzraudzību, iekļaujot JIP un ICAO Rokasgrāmatas par ekspluatācijas inspekciju, sertifikāciju un pastāvīgu uzraudzību (dok. Nr. 8335) attiecīgās sadaļas;
- b. līdztekus EASP īstenošanai un vēlāk paredzētajai jaunā ICAO 19. pielikuma publicēšanai par drošības pārvaldības standartiem un ieteicamo praksi turpināsies noteikumu izstrāde iestādēm un organizācijām attiecībā uz riska novērtējumu, drošības pārvaldību un SSP.

²⁵ Proti, nav iekļauti ICAO standarti attiecībā uz tehnisko apkopi un ekspluatanta veiktās tehniskās apkopes kontroli.

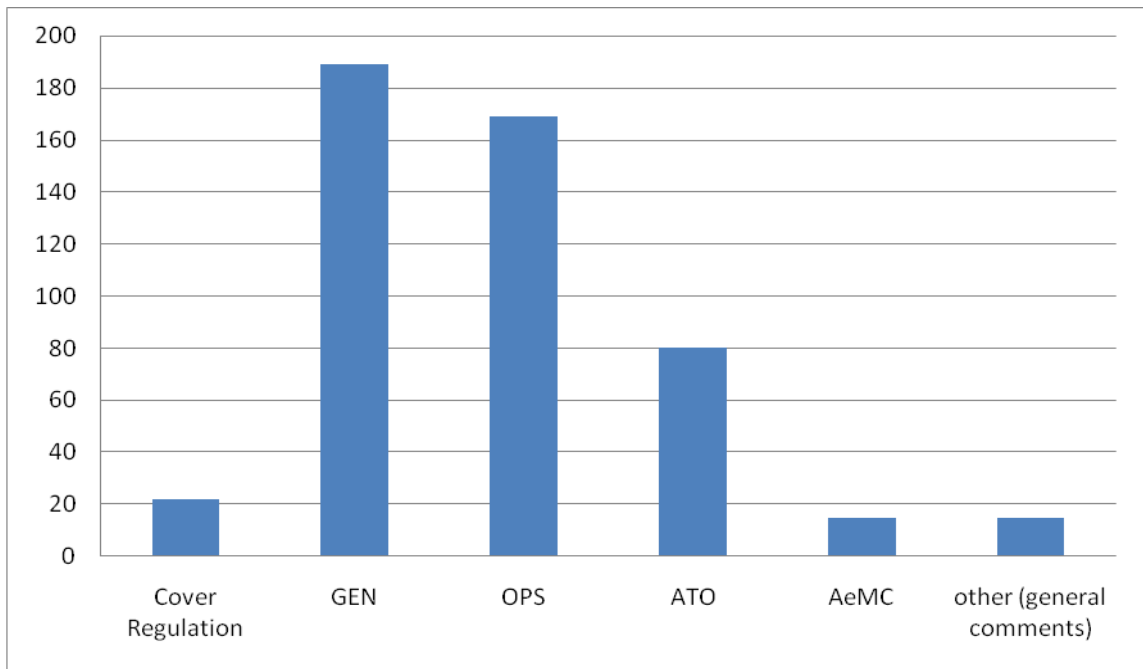
Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz <i>RMP</i>
ARO.GEN.125. punkta b) apakšpunkts	Izveidot <i>AMC</i> , lai precizētu, kāda informācija jāsniedz Aģentūrai. Parasti tai būtu jābūt informācijai par problēmām gan saistībā ar konstrukcijas drošību, ekspluatācijas piemērotības datiem, gan arī attiecībā uz jomām, ko Aģentūra īpaši noteikusi par problemātiskām drošības ziņā.	MDM.095. punkta a) un b) apakšpunkts
ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 2) daļa	Ietvert papildu <i>AMC</i> un <i>GM</i> saistībā ar <i>AOC</i> īpašnieku uzraudzības inspektoru kvalifikāciju un apmācību.	OPS.005. punkta a), b) apakšpunkts
ARO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 4) daļa	Pievienot papildu norādes par drošības riska pārvaldības procesa izveidi, tostarp galveno riska faktoru noteikšanu un izmantošanu, ņemot vērā Eiropas Aviācijas drošības programmas izveidi un prasību par drošības plānu (Īstenošanas regulas 3. pants).	MDM.095. punkta a) un b) apakšpunkts
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Iekļaut papildu <i>AMC</i> un <i>GM</i> attiecībā uz <i>AOC</i> turētāju atbilstības pārbaudi, salīdzinot ar sākotnējo sertifikāciju, kā arī pastāvīgu uzraudzību.	OPS.005. punkta a), b) apakšpunkts
ARO.OPS	Izstrādāt atsevišķus noteikumus saistībā ar <i>ACJ</i> OPS1.165 norādēm kompetentajai iestādei un nomniekam īslaicīgas nomas gadījumā.	OPS.005. punkta a), b) apakšpunkts
ARO.RAMP	Izstrādāt visaptverošu procedūru sistēmu, kas nodrošina peronpārbažu saskaņotu izpildi atbilstīgi ARO.RAMP, pārvietojot pašreizējo <i>EASA SAFA GM</i> par peronpārbažu inspektoru kvalifikāciju, nosacījumiem attiecībā uz mācību organizācijām un peronpārbažu procedūrām, un šajās norādēs iekļaujot daļas, kas vajadzīgas jaunu prasību ieviešanai, proti, attiecībā uz ES dalībvalstīs sertificētu ekspluatantu gaisa kuģu peronpārbaudēm.	OPS.087

III pielikums – ORO daļa**I. Vispārīga informācija**

147. Kā rosināts šajā atzinumā, ORO daļai ir astoņas apakšdaļas ar sadaļām, kurās ir gan vispārējas prasības, gan jomai specifiskas prasības gaisa kuģu ekspluatācijai.
148. ORO daļas GEN apakšdaļa — vispārējas prasības — ir papildināta ar šādām apakšdaļām:
- ORO daļas AOC apakšdaļa — īpašas prasības gaisa kuģu ekspluatācijai;
 - ORO daļas DEC apakšdaļa — īpašas prasības ekspluatantiem, kuriem jādeklarē savas darbības;
 - ORO daļas MLR apakšdaļa — īpašas prasības attiecībā uz rokasgrāmatām, borta žurnāliem un dokumentiem;
 - ORO daļas SEC apakšdaļa — īpašas prasības drošības jomā;
 - ORO daļas FC apakšdaļa — īpašas prasības lidojumu apkalpei;
 - ORO daļas CC apakšdaļa — īpašas prasības pasažieru salona apkalpei;
 - ORO daļas TC apakšdaļa — īpašas prasības HEMS, HHO vai NVIS ekspluatācijā iesaistītai tehniskai apkalpei.
149. Šajā atzinumā ierosinātajai ORO daļas GEN apakšdaļai ir divas sadaļas:
- 1. sadaļa — Vispārējas prasības;
 - 2. sadaļa — Pārvaldība.
150. ORO daļas GEN apakšdaļas pamatā ir *COra* galvenie ieteikumi un *ICAO* standarti saistībā ar *SMS*. Šīs prasības papildina iestādēm piemērojamās prasības par nosacījumiem, saskaņā ar kuriem izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur un anulē sertifikātus un apstiprinājumus.
151. Atzinumā ierosinātajā tekstā ir atspoguļotas Aģentūras sākotnējā priekšlikuma (publicēts dokumentā NPA Nr. 2008-22c un Nr. 2009-02c) izmaiņas, kā arī papildu izmaiņas, kas veiktas, izanalizējot un novērtējot atsauksmes par *CRD* dokumentu.

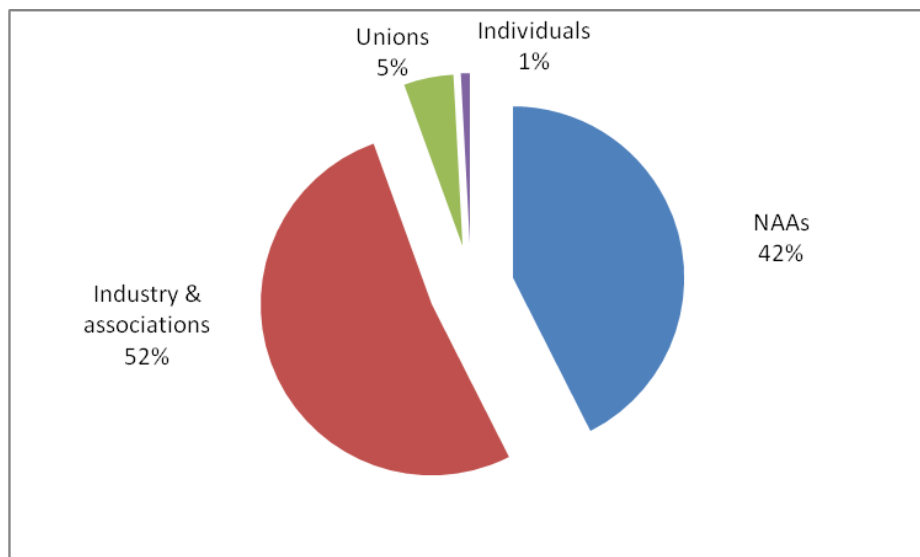
II. Apspriešana

152. ARO daļas paskaidrojumā ir vispārīga informācija par atsauksmēm, kas saņemtas par *CRD* dokumentiem attiecībā uz AR un OR daļu. Nākamajā tabulā attēlots par OR daļu (*CRD* Nr. 2008-22c un Nr. 2009-02c) saņemto 490 atsauksmju sadalījums; 1/3 no šīm atsauksmēm tika iesniegta par *AMC* un *GM*, bet 2/3 — par īstenošanas noteikumiem.



6. diagramma. Atsauksmes par OR daļu – sadalījums

153. Nākamajā diagrammā norādīti atsauksmju autori. Tā kā atsauksmes no nozares pārstāvju apvienībām parasti tiek iesūtītas atsevišķu biedru vārdā, var pieņemt, ka faktiskā nozares apvienību iesniegto atsauksmju kopējā daļa ir lielāka par šajā diagrammā redzamo.



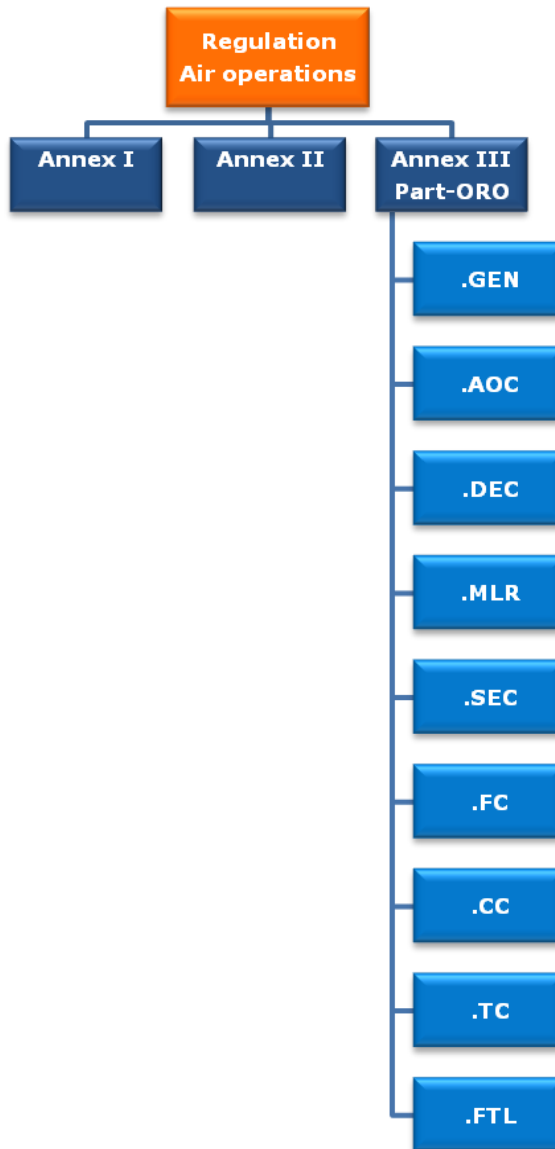
7. diagramma. Atsauksmes par OR daļu – autori

154. Nākamajos punktos aplūkoti galvenie jautājumi, kas uzdoti atsauksmēs par CRD dokumentu.

III. Tvērums un piemērojamība

155. Šajā atzinumā ierosināto ORO daļu piemēro ekspluatantu, kas veic sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu komerciālu un nekomerciālu ekspluatāciju, apstiprināšanai un/vai pastāvīgai uzraudzībai. Tā kā regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju struktūra ir pārskatīta, prasības, kas organizācijām jāievēro gaisa kuģu ekspluatācijā (ORO daļa), apkopotas īpašā pielikumā, kurā ir noteikumi, ko piemēro sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai vai komerciālai ekspluatācijai. Tādējādi tiks nodrošināts, ka noteikumu pieņemšanas procesa beigās attiecībā uz visiem gaisa kuģu ekspluatācijas veidiem (CAT un nekomerciāla ekspluatācija) tiks pieņemti precīzi un konsekventi noteikumi. Tāpēc saglabāts ORO daļas izkārtojums, lai gan sākotnēji varēti šķist, ka tikai attiecībā uz CAT tas nav vajadzīgs.
156. Ir uzsvērts, ka visas prasības organizācijām ORO daļā, ko paredzēts piemērot tādiem ekspluatācijas veidiem, kas nav CAT, netiks pieņemtas, kamēr nebūs pieņemti atzinumi ar attiecīgajām tehniskajām prasībām (piemēram, NCC daļa, NCO daļa).
157. ORO daļas GEN apakšdaļa ar diviem izņēmumiem ir pielīdzināta GEN apakšdaļai, kurā ir prasības organizācijām attiecībā uz gaisa kuģa apkalpi (ORA daļa):
- noteikumi par deklarācijām iekļauti tikai gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumos; un
 - lai nodrošinātu atbilstību CAT daļai un SPA daļai, termins "organizācija" ORO daļā aizstāts ar terminu "ekspluatants".
158. ORO daļas GEN apakšdaļas 1. sadaļa papildina ARO daļas prasības, saskaņā ar kurām izdod, uztur spēkā, groza, ierobežo, aptur un anulē sertifikātus un apstiprinājumus. ORO daļas GEN apakšdaļas 2. sadaļā noteiktas arī kopīgas prasības pārvaldības sistēmai, tostarp prasības par atbilstības uzraudzību un drošības pārvaldību.
159. Turklāt tagad ORO daļas GEN apakšdaļā ir noteikumi par ekspluatanta pienākumiem, kas iepriekš bija iekļauti OR daļas OPS apakšdaļas GEN sadaļā (OR.OPS.GEN). Pārējās bijušās OR daļas OPS apakšdaļas sadaļas tagad ir kā atsevišķas apakšdaļas. Vēlāk tās papildinās jauna apakšdaļa par lidojumu laika ierobežojumiem (FTL apakšdaļa).

8. diagramma. III pielikums – ORO daļa



160. Izņemot dažus gadījumus, bijušās OR daļas noteikumu numuri (pēdējie trīs cipari) nav grozīti. Salīdzinošajā tabulā ir noteikumu atsauces gan *CRD*, gan šajā atzinumā (tādā pašā secībā kā atzinumā).

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
OR.GEN	Vispārējās prasības	ORO.GEN	ORO daļas apakšdaļa Vispārējās prasības
---	---	ORO.GEN.100	Darbības joma
OR.GEN.105	Kompetentā iestāde	ORO.GEN.105	Kompetentā iestāde
---	---	ORO.GEN.110	Ekspluatanta pienākumi
OR.GEN.115	Pieteikšanās uz organizācijas	ORO.GEN.115	Pieteikšanās uz ekspluatanta

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
	sertifikātu		apliecību
OR.GEN.120	Līdzekļi atbilstības panākšanai	ORO.GEN.120	Līdzekļi atbilstības panākšanai
OR.GEN.125	Apstiprināšanas noteikumi un organizācijas tiesības	ORO.GEN.125	Apstiprināšanas noteikumi un ekspluatanta tiesības
OR.GEN.130	Izmaiņas organizācijās, uz kurām attiecas sertifikācija	ORO.GEN.130	Izmaiņas
OR.GEN.135	Derīguma uzturēšana	ORO.GEN.135	Derīguma uzturēšana
OR.GEN.140	Pieklūve	ORO.GEN.140	Pieklūve
OR.GEN.145	Deklarācija	---	(tagad atsevišķā apakšdaļā – ORO.DEC)
OR.GEN.150	Konstatējumi	ORO.GEN.150	Konstatējumi
OR.GEN.155	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām	ORO.GEN.155	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām
OR.GEN.160	Ziņošana par notikumiem	ORO.GEN.160	Ziņošana par notikumiem
OR.GEN.200	Pārvaldības sistēma	ORO.GEN.200	Pārvaldības sistēma
OR.GEN.205	Līgumu slēgšana un pirkšana	ORO.GEN.205	Ar līgumu nodotās darbības
OR.GEN.210	Prasības personālam	ORO.GEN.210	Prasības personālam
OR.GEN.215	Prasības telpām	ORO.GEN.215	Prasības telpām
OR.GEN.220	Uzskaitē	ORO.GEN.220	Uzskaitē
OR.OPS	OR daļas OPS apakšdaļa Gaisa kuģu ekspluatācija	---	(katra sadaļa ir atsevišķa apakšdaļa)
OR.OPS.GEN	Sadaļa – Vispārējās prasības	---	---
OR.OPS.GEN.100	Darbības joma	---	(iestrādāts ORO.GEN kā 005)
OR.OPS.GEN.105	Ekspluatanta pienākumi	---	(iestrādāts ORO.GEN kā 110)
OR.OPS.AOC	Sadaļa – Gaisa kuģa ekspluatantu sertifikācija	ORO.AOC	ORO daļas apakšdaļa Gaisa kuģa ekspluatantu sertifikācija
OR.OPS.AOC.100	Pieteikšanās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības saņemšanai	ORO.AOC.100	Pieteikšanās gaisa kuģa ekspluatanta apliecības saņemšanai
OR.OPS.AOC.105	Ekspluatanta apliecības turētāja ekspluatācijas specifikācijas un tiesības	ORO.AOC.105	Ekspluatanta apliecības turētāja ekspluatācijas specifikācijas un tiesības
OR.OPS.AOC.110	Noma	ORO.AOC.110	Noma
OR.OPS.AOC.115	Nolīgumi par kodu koplietošanu	ORO.AOC.115	Nolīgumi par kodu koplietošanu
OR.OPS.AOC.120	AOC atļaujas rīkot CC daļā minēto apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības	ORO.AOC.120	AOC atļaujas rīkot CC daļā minēto apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības
OR.OPS.AOC.125	AOC norādītie gaisa kuģu nekomerčiālas ekspluatācijas veidi	ORO.AOC.125	AOC norādītie gaisa kuģu nekomerčiālas ekspluatācijas veidi
OR.OPS.AOC.130	Lidojuma parametru uzraudzība lidmašīnām	ORO.AOC.130	Lidojuma parametru uzraudzība lidmašīnām
OR.OPS.AOC.135	Prasības personālam	ORO.AOC.135	Prasības personālam
OR.OPS.AOC.140	Prasības telpām	ORO.AOC.140	Prasības telpām
OR.OPS.AOC.150	Prasības dokumentācijai	ORO.AOC.150	Prasības dokumentācijai
OR.OPS.DEC	Sadaļa – Gaisa kuģa ekspluatanta deklarācija	ORO.DEC	ORO daļas apakšdaļa – Deklarācija

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
OR.OPS.DEC.100	Deklarācija	ORO.DEC.100	Deklarācija
OR.OPS.DEC.105	Deklarācijas saturs	---	---
OR.OPS.MLR	Sadaļa — Rokasgrāmatas, žurnāli un reģistrācijas žurnāli	ORO.MLR	ORO daļas apakšdaļa — Rokasgrāmatas, žurnāli un reģistrācijas žurnāli
OR.OPS.MLR.100	Ekspluatācijas rokasgrāmata — vispārīgi noteikumi	ORO.MLR.100	Ekspluatācijas rokasgrāmata — vispārīgi noteikumi
OR.OPS.MLR.101	Ekspluatācijas rokasgrāmata — nekomerciālas ekspluatācijas struktūra un <i>NC SPO</i> , izmantojot <i>CMPA</i>	ORO.MLR.101	Ekspluatācijas rokasgrāmata — nekomerciālas ekspluatācijas struktūra un <i>NC SPO</i> , izmantojot <i>CMPA</i>
OR.OPS.MLR.105	Obligāto iekārtu saraksts (<i>MEL</i>)	ORO.MLR.105	Obligāto iekārtu saraksts (<i>MEL</i>)
OR.OPS.MLR.110	Lidojuma žurnāls	ORO.MLR.110	Lidojuma žurnāls
OR.OPS.MLR.115	Uzskaitē	ORO.MLR.115	Uzskaitē
OR.OPS.SEC	Sadaļa — Drošība	ORO.SEC	ORO daļas apakšdaļa — Drošība
OR.OPS.SEC.100.A	Lidojumu apkalpes kabīnes drošība	ORO.SEC.100.A	Lidojumu apkalpes kabīnes drošība
OR.OPS.SEC.100.H	Lidojumu apkalpes kabīnes drošība	ORO.SEC.100.H	Lidojumu apkalpes kabīnes drošība
OR.OPS.FC	Sadaļa — Lidojumu apkalpe	ORO.FC	ORO daļas apakšdaļa — Lidojumu apkalpe
OR.OPS.FC.005	Darbības joma	ORO.FC.005	Darbības joma
OR.OPS.FC.100	Lidojumu apkalpes sastāvs	ORO.FC.100	Lidojumu apkalpes sastāvs
OR.OPS.FC.105	Pirmā pilota/kapteiņa iecelšana	ORO.FC.105	Pirmā pilota/kapteiņa iecelšana
OR.OPS.FC.110	Bortinženieris	ORO.FC.110	Bortinženieris
OR.OPS.FC.115	Apkalpes darba optimizācijas (<i>CRM</i>) apmācība	ORO.FC.115	Apkalpes darba optimizācijas (<i>CRM</i>) apmācība
OR.OPS.FC.120	Pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants	ORO.FC.120	Pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants
OR.OPS.FC.125	Atšķirību un iepazīšanas apmācība	ORO.FC.125	Atšķirību un iepazīšanas apmācība
OR.OPS.FC.130	Periodiska apmācība	ORO.FC.130	Periodiska apmācība
OR.OPS.FC.135	Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa	ORO.FC.135	Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa
OR.OPS.FC.140	Vairāku gaisakuģa tipu vai variantu ekspluatācija	ORO.FC.140	Vairāku gaisakuģa tipu vai variantu ekspluatācija
OR.OPS.FC.145	Apmācības organizēšana	ORO.FC.145	Apmācības organizēšana
OR.OPS.FC.200	Lidojumu apkalpes sastāvs	ORO.FC.200	Lidojumu apkalpes sastāvs
OR.OPS.FC.205	Kapteiņu kursi	ORO.FC.205	Kapteiņu kursi
OR.OPS.FC.215	Apkalpes darba optimizācijas (<i>CRM</i>) pamatapmācība	ORO.FC.215	Apkalpes darba optimizācijas (<i>CRM</i>) pamatapmācība
OR.OPS.FC.220	Pārkvalifikācija un pārbaudes, ko rīko ekspluatants	ORO.FC.220	Pārkvalifikācija un pārbaudes, ko rīko ekspluatants
OR.OPS.FC.230	Periodiska apmācība un pārbaudes	ORO.FC.230	Periodiska apmācība un pārbaudes
OR.OPS.FC.240	Vairāku gaisakuģa tipu vai variantu ekspluatācija	ORO.FC.240	Vairāku gaisakuģa tipu vai variantu ekspluatācija
OR.OPS.FC.235	Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa	ORO.FC.235	Pilota kvalifikācija lidmašīnas vadīšanai no jebkura pilota sēdekļa

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
OR.OPS.FC.245.A	Alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma	ORO.FC.245.A	Alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma
OR.OPS.FC.255.A	Kapteiņi ar komercpilota apliecību (lidmašīna) <i>CPL(A)</i>	ORO.FC.255.A	Kapteiņi ar komercpilota apliecību (lidmašīna) <i>CPL(A)</i>
OR.OPS.FC.255.H	Kapteiņi ar komercpilota apliecību (lidmašīna) <i>CPL(A)</i>	ORO.FC.255.H	Kapteiņi ar komercpilota apliecību (lidmašīna) <i>CPL(A)</i>
OR.OPS.FC.330	Periodiska apmācība un pārbaudes — kvalifikācijas pārbaude, ko rīko ekspluatants	ORO.FC.330	Periodiska apmācība un pārbaudes — kvalifikācijas pārbaude, ko rīko ekspluatants
OR.OPS.FC.201.A	Lidojumu apkalpes locekļu aizvietošana lidojumā	ORO.FC.201.A	Lidojumu apkalpes locekļu aizvietošana lidojumā
OR.OPS.CC	Sadaļa — Salona apkalpe	ORO.CC	ORO daļas apakšdaļa — Salona apkalpe
OR.OPS.CC.005	Darbības joma	ORO.CC.005	Darbības joma
OR.OPS.CC.100	Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs	ORO.CC.100	Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs
OR.OPS.CC.110	Nosacījumi norīkošanai darbā	ORO.CC.110	Nosacījumi norīkošanai darbā
OR.OPS.CC.115	Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes	ORO.CC.115	Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes
OR.OPS.CC.120	Pamatapmācības kurss	ORO.CC.120	Pamatapmācības kurss
OR.OPS.CC.125	Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants	ORO.CC.125	Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija, ko rīko ekspluatants
OR.OPS.CC.130	Atšķirību apmācība	ORO.CC.130	Atšķirību apmācība
OR.OPS.CC.135	Gaisa kuģa iepazīšana	ORO.CC.135	Gaisa kuģa iepazīšana
OR.OPS.CC.140	Periodiska apmācība	ORO.CC.140	Periodiska apmācība
OR.OPS.CC.145	Kvalifikācijas atjaunināšana	ORO.CC.145	Kvalifikācijas atjaunināšana
OR.OPS.CC.200	Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs	ORO.CC.200	Pasažieru salona apkalpes locekļu skaits un sastāvs
OR.OPS.CC.205	Obligātais salona apkalpes locekļu skaits neparedzētos apstākļos un, veicot darbības lidlaukā	ORO.CC.205	Standarta darbības lidlaukos un neparedzēti apstākļi
OR.OPS.CC.210	Nosacījumi norīkošanai darbā	ORO.CC.210	Nosacījumi norīkošanai darbā
OR.OPS.CC.215	Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes	ORO.CC.215	Apmācības kursu vadīšana un attiecīgas pārbaudes
OR.OPS.CC.250	Vairāku gaisa kuģa tipu vai variantu ekspluatācija	ORO.CC.250	Vairāku gaisa kuģa tipu vai variantu ekspluatācija
OR.OPS.CC.255	Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība	ORO.CC.255	Vienīgā salona apkalpes locekļa darbība
OR.OPS.CC.260	Vecākais salona apkalpes locekļis	ORO.CC.260	Vecākais salona apkalpes locekļis
OR.OPS.TC	Sadaļa — HEMS, HHO vai NVIS ekspluatācijā iesaistītie tehniskās apkalpes locekļi	ORO.TC	ORO daļas apakšdaļa — HEMS, HHO vai NVIS ekspluatācijā iesaistītā tehniskā apkalpe
OR.OPS.TC.100	Darbības joma	ORO.TC.100	Darbības joma
OR.OPS.TC.105	Nosacījumi norīkošanai darbā	ORO.TC.105	Nosacījumi norīkošanai darbā
OR.OPS.TC.110	Apmācība un pārbaudes	ORO.TC.110	Apmācība un pārbaudes
OR.OPS.TC.115	Pamatapmācība	ORO.TC.115	Pamatapmācība
OR.OPS.TC.120	Pārqualifikācija, ko rīko ekspluatants	ORO.TC.120	Pārqualifikācija, ko rīko ekspluatants
OR.OPS.TC.125	Atšķirību apmācība	ORO.TC.125	Atšķirību apmācība

CRD noteikuma atsauce	CRD noteikuma nosaukums	Atzinuma noteikuma atsauce	Atzinuma noteikuma nosaukums
OR.OPS.TC.130	Iepazīšanas lidojumi	ORO.TC.130	Iepazīšanas lidojumi
OR.OPS.TC.135	Periodiska apmācība	ORO.TC.135	Periodiska apmācība
OR.OPS.TC.140	Kvalifikācijas atjaunināšana	ORO.TC.140	Kvalifikācijas atjaunināšana
OR daļa	Papildinājumi	ORO daļa	Papildinājumi
OR daļas I papildinājums	Deklarācijas veidlapa	ORO daļas I papildinājums	Deklarācijas veidlapa

4. tabula. ORO daļas CRD un atzinuma savstarpējā atbilstība

ORO.GEN 1. sadaļa — Vispārīga informācija

161. Īstenošanas noteikumu 1. sadaļā ir vispārējas organizācijām piemērojamas prasības, jo īpaši attiecībā uz sākotnējo sertificēšanu un uzraudzību. Šīm prasībām atbilstīgās iestādēm piemērojamās prasības ir ARO daļas GEN apakšdaļas 1. un 3. sadaļā. To pamatā ir Pamatregulā noteiktās augstākā līmeņa prasības. Saskaņā ar ARO.GEN apakšdaļā veiktajām izmaiņām tika pievienoti divi jauni regulatīvie punkti, lai noteiktu organizācijām piemērojamās prasības par darbībām, kas jāveic saistībā ar tūlītēju reakciju uz drošības problēmām (OO.GEN.155), kā arī saistībā ar ziņošanu par notikumiem (OR).GEN.160). Jaunajā ORO.GEN.155. punktā organizācijām ir noteikta prasība ievērot Aģentūras izdoto lidojumderīguma direktīvu un drošības direktīvu, no kurām pēdējā ir atvasināta no noteikumu izstrādes uzdevuma Nr. 21.039 "Ekspluatācijas piemērotības dati"²⁶.

ORO daļas atsauces Nr.	Nosaukums	Atbilstīgais ARO punkts
ORO.GEN.105	Kompetentā iestāde	Nepiemēro
ORO.GEN.115	Pieteikšanās uz organizācijas sertifikātu	ARO.GEN.310. punkta a) apakšpunkts
ORO.GEN.120	Līdzekļi atbilstības panākšanai	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Apstiprināšanas noteikumi un organizācijas tiesības	ARO.GEN.310. punkta b) apakšpunkts
ORO.GEN.130	Izmaiņas organizācijās	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Derīguma uzturēšana	ARO.GEN.310. punkta b) apakšpunkts
ORO.GEN.140	Piekļuve	Īstenošanas noteikumu regula 4. panta 5. punkts
ORO.GEN.150	Konstatējumi	ARO.GEN.350

²⁶ CRD Nr. 2009-01, sk. [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

ORO.GEN.155	Tūlītēja reakcija uz drošības problēmām	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Ziņošana par notikumiem	ARO.GEN.135

5. tabula. ARO.GEN un ORO.GEN savstarpējā atbilstība

162. Tā kā ir mainīta noteikumu uzbūve, divi īstenošanas noteikumi, kas iepriekš bija OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 un OR.OPS.GEN.105), tagad ir iekļauti ORO.GEN. **ORO.GEN.110.** punktā noteikti ekspluatanta pienākumi gaisa kuģa drošas ekspluatācijas nodrošināšanai, tostarp prasība izveidot un uzturēt jebkura lidojuma, ko veic saskaņā ar deklarāciju vai apliecību, ekspluatācijas kontroles sistēmu, kuras pamatā ir spēkā esošās prasības, t. i., EU-OPS un JAR-OPS 3, ar šādām būtiskām atšķirībām:
- kontrolsarakstu sistēmā būs jāņem vērā cilvēka faktora principi atbilstīgi ICAO 6. pielikuma I, II un III. daļai; vēl būs jāņem vērā gaisa kuģa ražotāja jaunākā dokumentācija; šis papildu teksts tika pievienots, reaģējot uz ieinteresēto personu komentāriem;
 - ekspluatantam ekspluatācijas rokasgrāmatā lidojuma plānošanas procedūras būs jānorāda atbilstīgi ICAO 6. pielikuma II. daļas 3. sadaļai.
163. Vairākas dispečeru apvienības prasīja ieviest dispečeru licencēšanas noteikumus, taču šo jautājumu nevarēja risināt, jo tas neietilpst NPA darbības jomā. NPA tika transponētas pašreizējās prasības; ne EU-OPS, ne JAR-OPS 3, ne arī Pamatregulā šādu prasību nav. Ierosinātais dokumenta teksts atbilst ICAO 6. pielikumam, kurā noteikts, ka ekspluatants var izvēlēties tādu kontroles metodi, kur vajadzīgi lidojumu nodrošināšanas darbinieku vai lidojumu vadības dispečeru pakalpojumi, taču tā nav obligāta prasība. Saskaņā ar ICAO 6. pielikumu, izmantojot lidojumu nodrošināšanas darbinieku/ lidojumu vadības dispečeru pakalpojumus, ekspluatanta valsts var izvēlēties, vai prasīt licencētus lidojumu nodrošināšanas darbiniekus vai lidojumu vadības dispečerus.
164. Jēdziena "galvenā uzņēmējdarbības vieta" definīcija attiecībā uz kompetentās iestādes noteikšanu saskaņā ar **ORO.GEN.105.** punktu tagad ir saskaņota ar definīciju Regulā (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (pārstrādāta redakcija)²⁷, un šāda definīcija ir pieņemta arī Regulā (EK) Nr. 2042/2003 un tās grozījumu Regulā (EK) Nr. 127/2010²⁸. Tāpēc licencētie gaisa pārvadātāji saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 2042/2003 "M daļas" 1. pielikuma G apakšdaļu ir jāapstiprina kā daļa no to AOC. Definīcijā tiek pieņemts, ka organizācijas galvenās finanšu funkcijas un darbību vadība norisinās vienā un tajā pašā dalībvalstī. Lai gan Aģentūra atzīst, ka kopīgu definīciju pieņemšana dažādās regulās zināmā mērā būtu izdevīga, tā uzskata, ka definīcijas pārņemšana no Regulas (EK) Nr. 1008/2008 sarežģītu īstenošanu. Tāpēc Aģentūra iesaka pārskatīt šo definīciju visās attiecīgajās EASA

²⁷ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1008/2008 par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanā Kopienā (pārstrādāta versija) (dokuments attiecas uz EEZ). *OV L 293, 31.10.2008., 3.-20. lpp.*

²⁸ Komisijas 2010. gada 5. februāra Regula (EK) Nr. 127/2010, ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (dokuments attiecas uz EEZ). *OV L 40, 13.02.2010., 4.-50. lpp.*

regulās, tostarp lidojumderīguma regulās. Pārskatīšanā jāņem vērā organizācijas tehniskās vadības atrašanās vieta attiecībā pret darbību, kas apstiprināta saskaņā ar Pamatregulu un tās īstenošanas noteikumiem, un tas ir galvenais kritērijs organizācijas galvenās uzņēmējdarbības vietas noteikšanai, lai noteiktu kompetento iestādi.

165. **ORO.GEN.115.** punktā noteikta kārtība, kādā jāiesniedz pieteikums organizācijas sertifikāta saņemšanai. Ņemot vērā ieinteresēto personu komentārus par *NPA* dokumentu, *NPA* Nr. 2008-22c iekļautais priekšlikums par vienotu organizācijas sertifikātu netika paturēts, tāpēc OR daļā nav ierosināta standarta pieteikuma veidlapa. Vēlāk dalībvalstis puda bažas par to, kā standarta pieteikuma veidlapas ieviešana ietekmētu dažādas pašreizējās administratīvās sistēmas, kas atbilst piemērojamiem noteikumiem. Saistībā ar "vienota sertifikāta" koncepciju Aģentūra uzskata, ka tās galvenos mērķus var sasniegt, nenosakot vienota organizācijas sertifikāta izdošanu — šis sertifikāts, kas ir tikai sertifikācijas procesa "apludinājums", var būt kā viens vienots dokuments vai kā dažādi dokumenti. Galvenais ir nodrošināt, lai kompetentās iestādes iespējami efektīvāk varētu uzraudzīt organizācijas, kam ir vairāki apstiprinājumi²⁹. Tāpēc ir svarīgi, lai uz visu veidu organizācijām attiektos kopīgas prasības par pārvaldības sistēmām.
166. **ORO.GEN.120.** punktā noteikts process, ar kuru apstiprina alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai un kurš attiecas uz organizācijām, kam ir ORO daļas noteikumiem atbilstīgs sertifikāts. Apspriešanas procesā tika paustas bažas par alternatīvajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, ko izmanto organizācijas, uz kurām attiecas tikai deklarēšanas pienākums. Aģentūra norāda, ka Pamatregulā nav juridiskā pamatojuma, kas liktu šīm organizācijām ievērot tādu pašu procesu, lai apstiprinātu alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai, kādu ievēro sertificētās organizācijas. Alternatīvos līdzekļus atbilstības panākšanai iespējams apstiprināt vienīgi tad, ja norāda, ka tie pievienoti sertifikātam vai apstiprinājumam, kurā šādi līdzekļi ir uzskatāmi par daļu no pamatojuma piešķirt apstiprinājumu. Taču organizācijām, uz kurām attiecas deklarēšanas pienākums, apstiprināšanas process tieši piemērojams alternatīviem līdzekļiem, ar kuriem panākt atbilstību *AMC*, kas saistīti ar īpašiem apstiprinājumiem, kādi šīm organizācijām varētu būt saskaņā ar *SPA* daļas noteikumiem. Attiecībā uz profesionālajām organizācijām vai ieinteresēto personu pārstāvju struktūrām, kurām nav saskaņā ar Pamatregulu un īstenošanas noteikumiem par alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai izdotu organizācijas sertifikātu, šīm organizācijām nav jāpieprasa šādu alternatīvo līdzekļu apstiprināšana, ja vien Pamatregula un tās īstenošanas noteikumi tām nenosaka pienākumu nodrošināt atbilstību.
167. Ņemot vērā nozares ieinteresēto personu atsauksmes, Aģentūra sāks papildu noteikumu izstrādes uzdevumu, lai nodrošinātu metodoloģiju par to, kā pierādīt, ka, piesakot apstiprināšanai alternatīvu līdzekli atbilstības panākšanai, ir panākts īstenošanas noteikumu drošības mērķis.
168. Lai mazinātu organizācijām un iestādēm uzlikto slogu, **ORO.GEN.130.** punktā "Izmaiņas organizācijās, uz kurām attiecas sertifikācija" ir precizētas izmaiņas,

²⁹ Revīzijas vienumu "kreditēšanas" kritēriji to organizāciju uzraudzībai, kam ir vairāki apstiprinājumi, tiks sniegti ARO.GEN.305. punkta *AMC*.

kam nepieciešams iepriekšējs apstiprinājums saistībā ar organizācijas pārvaldības sistēmu — tagad precīzāk noteiktas pārvaldības sistēmas izmaiņas, kas iepriekš jāapstiprina, un tās ir izmaiņas, kas ietekmē atbildības un pakļautības virzienus un/vai drošības politiku. Aģentūras priekšlikums par ORO.GEN.130. punktu kopā ar atbilstīgajiem ARO noteikumiem būtībā neatšķiras no koncepcijas par "netiešu apstiprināšanu" vai "kompetentajai iestādei pieņemamām izmaiņām" — veicot sākotnējo sertificēšanu, kompetentā iestāde pārbauda atbilstību piemērojamām prasībām un apstiprina organizācijas pārvaldības sistēmu, tostarp ekspluatācijas kontroles sistēmu, kā arī kārtību, kāda jāievēro attiecībā uz izmaiņām, kam nav nepieciešams iepriekšējs apstiprinājums. Tātad izmaiņas ir vai nu tādas izmaiņas, kam vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums, vai tādas, par kurām var vienoties ar kompetento iestādi. Ierosinātie noteikumi ir arī daudz piemērotāki, lai īstenotu rezultātos balstītu uzraudzību — veicot sākotnējo sertificēšanu, organizācija ar kompetento iestādi var vienoties par tām izmaiņām, kam nav nepieciešams iepriekšējs apstiprinājums, ņemot vērā ORO.GEN.130. punktā noteiktos ierobežojumus. Līdz ar organizācijas pieredzes vairošanos izmaiņu klāstu var paplašināt, ja vien tās joprojām atbilst īstenošanas noteikumu līmeni paredzētajiem ierobežojumiem.

169. Vairāku dalībvalstu kompetentās iestādes iesniedza komentārus par neierobežoti derīgu sertifikātu koncepciju un komentāros pauda bažas par to, ka sertifikātiem bez derīguma termiņa varētu trūkt efektīvas kontroles. Aģentūra norāda, ka šobrīd lidojumderīguma jomā plaši tiek pieņemti sertifikāti ar neierobežotu derīguma termiņu. Organizāciju sertifikātu derīguma uzturēšana ir atkarīga no kompetentās iestādes veiktas pastāvīgas uzraudzības. Aģentūras priekšlikumā tiek atbalstīts pastāvīgas pārraudzības process, veicot revīziju, pārskatīšanu un pārbaudes atbilstīgi intervāliem, ko nosaka pēc iepriekšējo pārraudzības pasākumu rezultātiem, ņemot vērā arī riska elementus. Ja sertifikātiem būtu ierobežots derīguma termiņš, kompetentās iestādes varētu atlikt revīzijas un pārbaudes līdz brīdim, kad atlicis pavisam neliels laiks līdz sertifikāta derīguma termiņa beigām. ARO daļā ir norādīti elementi, kas kompetentajām iestādēm nepieciešami, lai jebkurā laikā pēc nepieciešamības veiktu ar sertifikātu saistītas darbības, ja konstatējumi norāda uz būtisku drošības apdraudējumu. Turklāt dalībvalstis var veikt izpildes pasākumus, piemērojot sankcijas saskaņā ar valstu tiesību aktiem, ar kuriem īsteno Pamatregulas 68. pantu.
170. Īstenošanas noteikumos ir jauns punkts ORO.GEN.160 "Ziņošana par notikumiem", lai norādītu uz saikni ar piemērojamiem tiesību aktiem un noteiktu ziņošanas prasības, tostarp ziņošana organizācijai, kas atbild par gaisa kuģa konstrukciju, un visām organizācijām, uz kurām attiecas ORO daļas noteikumi. Teksta pamatā ir lidojumderīguma noteikumu pašreizējās prasības. Jāziņo par tādiem notikumiem, kas rada faktiskus draudus gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, nevis par aviācijas drošības apdraudējumu, kas jāpārvalda, izmantojot iekšējo notikumu ziņošanas shēmu, kā noteikts ORO.GEN.200. punkta a) apakšpunkta 3. daļā. Lai ņemtu vērā atsauksmes CRD dokumentā, tika pārskatītas prasības — sākotnējos ziņojumos, ko organizācija iesniedz 72 stundu laikā pēc attiecīgā notikuma konstatēšanas, nav jābūt informācijai par pasākumiem, kurus organizācija plāno veikt, lai novērstu šāda notikuma atkārtošanos, jo šādu pasākumu noteikšana var būt laikietilpīga.

ORO.GEN 2. sadaļa — Pārvaldības sistēma

171. Aģentūra ierosina īpašu sadaļu veltīt vispārējām organizācijām piemērojamām prasībām saistībā ar organizācijas pārvaldības sistēmu. Šīs prasības galvenokārt izriet no prasībām, kas jau iekļautas piemērojamajos standartos, piemēram, *JAR*. Tās ir prasības par kvalificētu personālu un konkrētas prasības par īpašiem darbiniekiem, kas atbild par organizācijas atbilstības nodrošināšanu piemērojamām prasībām. Pašreizējās prasībās iekļauta arī prasība par attiecīgu aprīkojumu pienākumu veikšanai, kā arī nepieciešamība saskaņā ar piemērojamiem noteikumiem veikt uzskaiti par visām izpildītajām darbībām.
172. Šajā sadaļā būtu piemēroti ietvert arī *ICAO* standartus par drošības pārvaldības sistēmām (*SMS*)³⁰. Aģentūra uzskata, ka šos standartus nevajadzētu ieviest ar papildu pārvaldības sistēmas prasībām, aizstājot esošos noteikumus, kas, piemēram, attiecas uz finansēm, kvalitāti vai citiem ar organizācijas vadību saistītiem jautājumiem. Drošības pārvaldības sistēmas ieviešanu atsevišķi no citām sistēmām var uzskatīt tikai par papildu normatīvu ar risku, ka organizācijas censtos pārliecināt kompetento iestādi, pierādot, ka visi pieprasītie normatīvie elementi ir ievēroti. Tas neveicinātu rezultātos balstītu noteikumu ieviešanu, ko *ICAO* atbalsta, lai atvieglotu *SMS* principu īstenošanu.
173. Tā vietā Aģentūra ierosina uzskaitīt elementus, kas organizācijām jāizpilda. Tāpat ierosināto prasību pamatā ir princips, kas nosaka, ka drošība un atbilstība noteikumiem ir aspekti, kam jāattiecas uz visu personālu un visām organizācijas darbībām. Tāpēc prasības formulētas tā, lai organizācija tās varētu piemērot pēc saviem ieskatiem atbilstīgā veidā, ņemot vērā attiecīgās organizācijas uzņēmējdarbības modeli. Proti, prasības dotu iespēju ieviest integrētu pārvaldības sistēmu, kurā drošības aspekts jāņem vērā katrā lēmumā, nevis salīdzināt pārvaldības sistēmas. Integrēta pārvaldība ļauj vadītājiem atpazīt un ņemt vērā visus organizāciju ietekmējošos būtiskos faktoros, piemēram, uzņēmējdarbības stratēģisko virzienu, attiecīgos tiesību aktus un standartus, iekšējo politiku un kultūru, riska veidus un apdraudējumus, vajadzīgos resursus, kā arī to personu vajadzības, uz kurām organizācijas veiktās darbības var radīt ietekmi.
174. Attiecībā uz kvalitātes sistēmām Aģentūra ierosina saglabāt tos aspektus, kas ir patiešām nozīmīgi, likumdevējam pieprasot, lai organizācijas ievieš kvalitātes sistēmu, proti, atbilstību noteikumiem. Būtībā kvalitātes sistēmu var izmantot, lai izpildītu dažādu veidu noteikumus. Aģentūra uzskata, ka atbilstības pārraudzība vienkārši jānosaka kā pārvaldības sistēmas prasība. Tādējādi ierosinātās prasības nodrošinās spēju īstenot *ICAO SMS* standartus, neliekot organizācijai mainīt uzņēmējdarbības modeli.
175. Ierosinātās pārvaldības sistēmu prasības ir piemērotas dažādām organizācijām neatkarīgi no to lieluma, darbības veida vai sarežģītības un organizācijas izvēlētajā uzņēmējdarbības modeļa, tādējādi nodrošinot samērīgu piemērošanu. Vēl Aģentūra ierosina, ka gadījumā, ja organizācija noslēdz ārpalpojumu līgumu par daļu no darbībām, uz kurām attiecas ierosinātās prasības, tai jānodrošina atbilstība piemērojamiem noteikumiem. Tas vajadzīgs, lai nodrošinātu organizāciju pilnīgu atbildību par darbībām, uz kurām attiecas to sertifikācija.

³⁰ *ICAO* 1. pielikuma 4. papildinājums/*ICAO* 6. pielikuma 7. papildinājums "Framework for Safety Management Systems" [Drošības pārvaldības sistēmu struktūra].

176. Pārvaldības sistēmu prasības ierosināts attiecināt uz visām organizācijām, uz kurām attiecas šīs ierosinātās organizācijām piemērojamās prasības. Izstrādājot pārvaldības sistēmu prasības, Aģentūra pārbaudīja, kādas prasības jau tiek piemērotas organizācijām attiecībā uz sākotnējo lidojumderīgumu un lidojumderīguma uzturēšanu, lai nodrošinātu saskaņotību ar jau piemērojamiem noteikumiem, saglabājot jau piemērojamo noteikumu formulējumu, kad vien iespējams. Aģentūra paredz ierosināt noteikumus *ICAO SMS* standartu ieviešanai citās organizācijās. Iespēju robežās Aģentūra centīsies izstrādāt prasības, kas ir maksimāli līdzīgas tām, kuras ierosinātas organizācijām piemērojamajās prasībās. Tas vienkāršos *ICAO* standartu ieviešanu, jo īpaši tām organizācijām, kuru darbība aptver vairākas aeronavigācijas nozares.
177. Izstrādājot šīs ierosinātās prasības, Aģentūra centās nodrošināt dažādu veidu organizācijām piemērojamo prasību saskaņotību. Tāpēc Aģentūra izpētīja JAR-FCL 1., 2. un 3. daļā, EU-OPS, JAR-OPS 1. daļas *AMC* un *GM* un JAR-OPS 3. daļai noteiktās prasības. Šajos standartos bija iekļautas prasības, kuras organizācijām jāievēro saistībā ar priekšlikumā ietvertajām organizācijām piemērojamajām prasībām. Lai nodrošinātu vispārēju atbilstību, pēc tam Aģentūra izpētīja attiecīgās prasības, kas paredzētas īstenošanas noteikumos, kurus pašlaik piemēro ar lidojumderīgumu saistītām organizācijām. Aģentūra *NPA* dokumentā ierosināja formulējumu, kurš šķita piemērotākais visām organizācijām, šīs prasības vajadzības gadījumā papildinot ar prasībām, kas attiecas uz konkrēta veida organizācijām.
178. Ierosinātos noteikumus Aģentūra papildināja ar citiem noteikumiem, kuru pamatā ir *ICAO* standarti, kas nav ietverti iepriekšējā punktā uzskaitītajos standartos. Tās ir, piemēram, *ICAO SMS* prasības.
179. Apspriešanas fāzē Aģentūra plaši izskaidroja procesu, kas tika ievērots, izstrādājot ierosinātās pārvaldības sistēmu prasības. Ieinteresēto personu sākotnējie komentāri liecināja, ka viņi pilnībā neizprot ierosinātos noteikumus. Tāpēc Aģentūra ar izvērtēšanas grupas palīdzību izskatīja ierosināto noteikumu tekstu, lai to precizētu.
180. Aģentūrai šķita interesanti arī tas, ka dažas ieinteresētās personas lūdza lielākā mērā orientēties uz noteikumiem, kas balstīti rezultātos. Taču Aģentūra uzskata, ka šajā posmā nebūtu saprātīgi ierosināt noteikumus, kas pilnībā balstīti rezultātos, un ka pastāvīga noteikumu uzlabošana saskaņā ar organizāciju līmeni panāktu progresu atvieglos pāreju uz noteikumiem, kas balstīti rezultātos.
181. Lai gan ierosinātās prasības ir atšķirīgi formulētas, tās pilnībā atbilst *ICAO*. Ierosināto prasību un OR(O) daļas attiecīgo *AMC* un *GM*, kā arī attiecīgo *ICAO* standartu savstarpējās atbilstības tabula bija iekļauta *CRD* "Prasības organizācijām" (Nr. 2008-22c un Nr. 2009-02c)³¹ skaidrojuma III pielikumā. *ICAO* 37. asamblejā 2010. gada septembrī-oktobrī tika apstiprināta jauna pielikuma — 19. pielikuma — izveide par drošības pārvaldību, kur paredzēts iekļaut visām organizācijām piemērojamus vispārējus *SMS* standartus, tādējādi ievērojot *EASA NPA* dokumentā par iestāžu un organizāciju prasībām ierosināto vispārējo sistēmas pieeju. Pēc šā jaunā pielikuma publicēšanas tiks pārskatītas

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

organizācijām piemērojamās prasības par SMS, lai ņemtu vērā arī Starptautiskās sadarbības grupas drošības pārvaldības jautājumos (SM-ICG) veikto darbu, EASP īstenošanas attīstību un — jo īpaši — lai pārvaldītu drošības riskus, ko rada mijiedarbība ar citām organizācijām. Šajā pēdējā jautājumā Aģentūra piekrīt ieinteresētajām personām, ka organizācijām drošības pārvaldību nevajadzētu īstenot izolēti, bet gan koordinēti ar citām saistītajām organizācijām. Piemēram, lidlauka ekspluatanta īstenošana efektīva drošības pārvaldība nozīmē atbilstīgu koordināciju ar gaisa kuģu ekspluatantiem un aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, kas izmanto lidlauka pakalpojumus. Tāpēc, kā uzsvērts iepriekš, Aģentūra plāno pārskatīt organizācijām piemērojamās prasības, izstrādājot jaunus noteikumus.

ORO.AOC — Gaisa kuģa ekspluatantu sertifikācija

182. Šo apakšdaļu piemēro gaisa kuģu komercekspluatācijā iesaistītiem ekspluatantiem. Šajā sadaļā noteikta kārtība, kāda jāievēro, lai saņemtu gaisa kuģa ekspluatanta apliecību; nomas un kodu koplietošanas līgumslēgšanas nosacījumi; kārtība, kāda jāievēro, lai saņemtu atļauju organizēt pasažieru salona apkalpes apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības; kā arī prasības AOC norādītai gaisa kuģa nekomerciālai ekspluatācijai. Pēdējās prasības attiecas uz lidojuma parametru uzraudzību, personālu, telpām un rokasgrāmatu un dokumentācijas izveidi.
183. Šo apakšdaļu pamato attiecīgās EU-OPS un JAR-OPS 3 B un C apakšdaļā noteiktās prasības. ORO.AOC ir jauna prasība kodu koplietošanai; šī prasība nav paredzēta EU-OPS. Tā tika iekļauta, lai atspoguļotu to, ka Pamatregulai ir plašāka darbības joma nekā EU-OPS. Ņemot vērā ieinteresēto personu komentārus, tika grozīts sākotnējais priekšlikums NPA dokumentā Nr. 2009-2c.
184. Saistībā ar šo apakšdaļu ieinteresētās personas uzdeva jautājumus galvenokārt par AOC (ORO.AOC.100) piemērojamību un darbības jomu, par prasībām attiecībā uz trešās valsts gaisa kuģu nomāšanu ar un bez apkalpes (ORO.AOC.110), kodu koplietošanu (ORO.AOC.115) un par dažādu amatpersonu saikni un amatpersonu sistēmu (ORO.AOC.135).
185. Ņemot vērā saņemtās atsauksmes, daži noteikumi tika būtiski grozīti. Dažas izmaiņas drīzāk bija redakcionālas vai arī to mērķis bija precizēt noteikumus.
186. **ORO.AOC.025.** punkts "Izmaiņas" ir svītrots, jo šis jautājums ir pienācīgi izklāstīts ORO.GEN. ORO.GEN apakšdaļas GM ir ieviests to izmaiņu provizorisks saraksts, kam vajadzīga iepriekšēja apstiprināšana; šis saraksts tiks publicēts kopā ar lēmumu.
187. **ORO.AOC.110. punkta b) apakšpunkts** "Noma" — daudzas ieinteresētās personas pauda bažas par trešo valstu gaisa kuģu nomāšanu. Aģentūra rūpīgi izvērtēja saņemtos komentārus. Noma ir komerciālu aviosabiedrību svarīgs uzņēmējdarbības līdzeklis, tāpēc drošības noteikumiem būtu jābūt samērīgiem. Tomēr ir skaidrs, ka gaisa kuģa nomāšana — jo īpaši trešo valstu ekspluatantu gaisa kuģu nomāšana — jāuzrauga, nodrošinot pieņemamu drošības līmeni. Eiropas likumdevējs to ir atzinis un nomas jautājumus iekļāvis gan Regulā (EK) Nr. 1008/2008, gan EU-OPS. Izdarot grozījumus NPA dokumentā, šie abi tiesību akti tika ņemti vērā. Aģentūra uzskata, ka šajā atzinumā formulētais grozītais

teksts komerciālajām aviosabiedrībām sniedz vajadzīgo rīcības brīvību un vienlaikus nodrošina sabiedrībai un likumdevējam vēlamo drošības līmeni.

188. Nomas noteikumu teksts tika pamatīgi grozīts. Galvenās izmaiņas saistītas ar trešo valstu ekspluatantu gaisa kuģu nomāšanu ar apkalpi. Daudzos komentāros bija norādīts, ka ir sarežģīti pildīt *NPA/CRD* paredzētās prasības, ko piemēro šādu gaisa kuģu nomāšanai ar apkalpi. EU-OPS noteikts, ka nomāšanai ar apkalpi drīkst piemērot EU-OPS standartiem "līdzvērtīgus" drošības standartus. Ņemot vērā saņemtos komentārus, kā arī tādēļ, lai panāktu atbilstību EU-OPS, tika ieviests formulējums "līdzvērtīgus drošības standartus". Tātad ES ekspluatantiem tagad ir dota iespēja pierādīt kompetentajai iestādei, ka gaisa kuģis, kas nomāts ar apkalpi, atbilst ES drošības noteikumiem līdzvērtīgiem standartiem. Vēl komentāru autori puda bažas par Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 un FCL daļas III pielikuma piemērojamību. Komentāri par Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 tiks aplūkoti *NPA* dokumenta Nr. 2010-10 *CRD*. Komentāri par FCL daļas III pielikumu tiks izvērtēti, izstrādājot jaunus noteikumus (FCL.002).
189. Dažos komentāros bija norādīts, ka *ORO.AOC* būtu jāatspoguļo līdzšinējā rīcība gadījumos, kad trešā valstī reģistrētu gaisa kuģi ar apkalpi īslaicīgi nomā ekspluatācijas nodrošināšanai. Līdzīgi komentāri tika saņemti par *NPA* dokumentu Nr. 2010-10. Tā kā nomāšana bez apkalpes saistīta ar pastāvīgu lidojumderīgumu, nosacījumi, saskaņā ar kuriem būtu iespējams nomāt trešā valstī reģistrētu gaisa kuģi, tiks izvērtēti atbilstīgi *CRD* pret *NPA* Nr. 2010-10. Lai izstrādātu šos noteikumus, būs jāizvērtē *ORO.AOC* noteikumi par nomāšanu bez apkalpes.
190. Saistībā ar nomāšanu bez apkalpes atsauce uz Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 tikusi pārvietota uz *ARO.OPS.110*. punktu. Tā kā kompetentā iestāde atbild par gaisa kuģa svītrosānu no ekspluatanta *AOC*, arī prasība savlaicīgi svītrot gaisa kuģi no iznomātāja *AOC* tikusi pārvietota uz *ARO.OPS.110*. punktu. Teksts ir grozīts, lai precizētu, ka atļaujas saņemšanas pieteikumam nevajadzēs pievienot vienošanos par nomas finansēšanu.
191. Tika ieviests jauns punkts par iznomāšanu ar apkalpi, kurā noteikts, ka ES ekspluatanti pirms gaisa kuģa iznomāšanas ar apkalpi ziņo kompetentajai iestādei.
192. **ORO.AOC.115.** punkts "Nolīgumi par kodu koplietošanu" — diskusija par nomu attiecas arī uz kodu koplietošanu. Daudzos komentāros bija norādīts, ka *TCO* daļa nebūtu jāpiemēro nolīgumiem par kodu koplietošanu ar trešo valstu ekspluatantiem, jo daži kodu koplietošanā iesaistītie partneri nekad neveic lidojumus uz Eiropu. Dažos komentāros bija apstrīdēts kodu koplietošanas regulējuma juridiskais pamats un tika ierosināts kodu koplietošanā iesaistīto partneru uzraudzību deleģēt ES ekspluatantam. Tā kā nav iespējams nodrošināt trešo valstu ekspluatantu pilnīgu atbilstību, tika apstrīdēta arī atbilstība pamatprasībām (Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikums). Citos komentāros bija norādīts, ka kodu koplietošana būtu jāizskata atsevišķā noteikumu izstrādes uzdevumā. Pirmām kārtām jāuzsver, ka Aģentūra uzskata: kodu koplietošana ietilpst Regulas (EK) Nr. 216/2008 4. panta 1. punkta c) apakšpunkta darbības jomā. Pēc komentāru izvērtēšanas kodu koplietošanas noteikums tika grozīts. Jaunajā Atzinuma priekšlikumā tika svītrotas atsauce uz *TCO* daļu. Par kodu koplietošanā iesaistīto partneru uzraudzību tagad atbild ES ekspluatants, nodrošinot pastāvīgu atbilstību pamatprasībām. Tādēļ ekspluatantam jāizveido kodu koplietošanas revīzijas programma. Tas attiecas arī uz tādiem kodu

koplietošanā iesaistītiem partneriem, kas neveic lidojumus uz ES. Tiks izstrādātas norādes, kur būs iekļauta obligāto noteikumu tabula. Atbilstība šiem noteikumiem nodrošinās Regulas (EK) Nr. 216/2008 IV pielikumā minēto pamatprasību stingru ievērošanu. Tabulā norādītajiem noteikumiem jāatbilst tiem noteikumiem, ko piemēro trešo valstu ekspluatantiem, kuri iesniedz pieteikumu atļaujas saņemšanai saskaņā ar TCO daļu. Visbeidzot šis noteikums tika grozīts tā, lai nodrošinātu, ka ES ekspluatants nedrīkst pārdot vai izdot biļetes lidojumiem, ko veic trešās valsts ekspluatants, kam piemēro saskaņā ar Regulu (EK) Nr. 2111/2005 noteikto darbības aizliegumu³² (ES drošības saraksts). ES drošības sarakstā iekļautiem trešo valstu ekspluatantiem joprojām ir iespējams pārdot un izdot biļetes lidojumiem, ko veic to kodu koplietošanā iesaistītie partneri ES. Kodu koplietošanā izmantotā pieeja lielā mērā atbilst ASV Federālās aviācijas pārvaldes Transporta departamenta dokumentam "Kodu koplietošanas drošības programmas pamatnostādnes".

193. **ORO.AOC.120.** punktā "AOC atļaujas rīkot CC daļā minēto apmācību un izdot salona apkalpes locekļu apliecības" transponētas tās EU-OPS prasības, kas pilnībā nebija iekļautas NPA dokumentā.
194. **ORO.AOC.125.** punkts "AOC norādītie gaisa kuģu nekomerciālas ekspluatācijas veidi" — šis noteikums tika grozīts. Pirmkārt, OR.OPS.GEN.105 ticis pārvietots uz ORO.AOC.125. punktu Otrkārt, skaidrības labad tika grozīts nosaukums; tagad tas ir — "AOC norādītie gaisa kuģu nekomerciālas ekspluatācijas veidi". Treškārt, Aģentūra ierosina jaunu tekstu, nosakot, kā jārikojas ekspluatantam, kam ir AOC, ja tas gaisa kuģi vēlas izmantot arī nekomerciālām darbībām. Arī tad spēkā ir princips, ka nekomerciālas ekspluatācijas procedūras jānosaka ekspluatācijas rokasgrāmatā, skaidri norādot ekspluatācijas procedūru (komerces ekspluatācija un nekomerciāla ekspluatācija) atšķirības. Ekspluatantam jānodrošina arī tas, lai ekspluatācijā iesaistītie darbinieki pārzinātu attiecīgās procedūras. Šo papildinājumu apstiprina arī kompetentā iestāde. Tomēr komerces ekspluatācijā iesaistītam ekspluatantam nekomerciāli lidojumi nav jādeklarē. Ņemot vērā par CRD saņemtos komentārus, šis noteikums skaidrības labad tika nedaudz grozīts.
195. **ORO.AOC.130. punkta a) apakšpunktā** "Lidojuma parametru uzraudzība" CRD tekstā pēc saņemtā komentāra par NPA dokumentu Nr. NPA-2009-2c tika ieviests jēdziens "*izņemot gadījumus, kad tās ekspluatē īslaicīgi un tikai pārtransportēšanas lidojumus vai testa lidojumus*", jo ekspluatantiem, kas sniedz neienesīgus pakalpojumus, nav viegli ieviest FDM programmu. Tomēr, veicot iekšēju pārskatīšanu, tika secināts, ka šis jēdziens pienācīgi un precīzi neatbilst grozījuma nolūkam un ka iespējama netīša un neparedzēta negatīva ietekme uz drošību. Turklāt ORO.AOC.130 pilnīgi atbilst EU-OPS 1 037. punktam un ICAO 6. pielikuma I daļas 3.3.6. punktam. Tāpēc tika nolemts svītrot teikuma daļu "*izņemot gadījumus, kad tās ekspluatē īslaicīgi un tikai pārtransportēšanas lidojumus vai testa lidojumus*".

³² Eiropas Parlamenta un Padomes 2005. gada 14. decembra Regula (EK) Nr. 2111/2005 par darbības aizliegumam Kopienā pakļauto gaisa pārvadātāju Kopienas saraksta izveidi un gaisa transporta pasažieru informēšanu par apkalpojošā gaisa pārvadātāja identitāti un par Direktīvas 2004/36/EK 9. panta atcelšanu. OV L 344, 27.12.2005., 15. lpp.

ORO.DEC – Deklarācija

196. Šajā apakšdaļā ir deklarāciju iesniegšanai piemērojamās prasības. Deklarācijas veidlapas saturs ir noteikts ORO daļas I papildinājumā. Šo apakšdaļu piemēro ekspluatantiem, kas iesaistīti sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālā ekspluatācijā (*NCC* ekspluatanti). Ar šīm prasībām īsteno Pamatregulas 8. panta 5. punkta d) apakšpunktu. Šī apakšdaļa papildina ARO.GEN.345.
197. Saskaņā ar Pamatregulu un ierosinājumu *NPA/CRD* visi *NCC* ekspluatanti obligāti iesniedz deklarāciju ekspluatanta valstij. Deklarācijā norāda gaisa kuģa darbības, kas tiek uzskatītas par nekomerciālu ekspluatāciju.
198. Deklarācija paredzēta, lai:
- ekspluatants apzinātos pienākumus saskaņā ar piemērojamiem drošības noteikumiem un saņemtu vajadzīgās atļaujas;
 - kompetentajai iestādei sniegtu informāciju par ekspluatanta esamību;
 - kompetentā iestāde spētu pildīt savus uzraudzības pienākumus.
199. Ņemot vērā saņemtos komentārus, tika pārskatīts deklarācijas saturs. Tajā izmantotie termini tika pielīdzināti terminiem citās apakšdaļās un daļās.

ORO.MLR – Rokasgrāmatas, žurnāli un reģistrācijas žurnāli

200. ORO.MLR apakšdaļā ierosināti Pamatregulas IV pielikuma 8.a.3. un 8.b punkta īstenošanas noteikumi attiecībā uz ekspluatācijas rokasgrāmatas, obligāto iekārtu saraksta, lidojuma žurnāla izveidošanu un dokumentu glabāšanu.
201. Ierosinātie īstenošanas noteikumi attiecībā uz helikopteru un lidmašīnu ekspluatāciju *CAT* ir izstrādāti, ņemot vērā būtiski grozītas pašreizējās prasības, t. i., *EU-OPS*, *JAR-OPS 3* un *JAR-MMEL/MEL*.
- Lai gan noteikumi attiecībā uz ekspluatācijas rokasgrāmatas uzbūvi (*A-D* daļa), kas kopēti no *EU-OPS/JAR-OPS 3* papildinājumiem, ir sniegti kā īstenošanas noteikumi, saraksts ar ekspluatācijas rokasgrāmatas saturu tiks sniegts kā *AMC*, lai nodrošinātu elastīgumu un samērīgumu.
 - *EU-OPS/JAR-OPS 3* nav noteikts, ka ekspluatācijas rokasgrāmatai obligāti jābūt angļu valodā, tomēr transponētajos *EU-OPS/JAR-OPS 3* noteikumos skaidri noteikta ekspluatanta atbildība par to, lai visi darbinieki varētu saprast valodu, kādā rakstīta ekspluatācijas rokasgrāmata. Vairākas ieinteresētās personas atzina, ka ekspluatācijā iesaistīto darbinieku spēja saprast valodu, kādā rakstīta ekspluatācijas rokasgrāmata, ir svarīga drošībai.
 - Noteikumos par obligāto iekārtu sarakstu ir papildu atsauce uz gaidāmajiem ekspluatācijas piemērotības datiem, kas izstrādāti saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003.
202. Īstenošanas noteikumi sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai bez būtiskiem grozījumiem izstrādāti atbilstīgi *ICAO* 6. pielikuma II daļas 2. un 3. sadaļai, kā arī 6. pielikuma III daļas 3. sadaļai.
203. Īstenošanas noteikumi sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu īpašiem nekomerciālas un komerciālas ekspluatācijas veidiem bez būtiskiem grozījumiem

izstrādāti atbilstīgi ICAO 6. pielikuma II daļas 2. sadaļai, kā arī 6. pielikuma III daļas 3. sadaļai.

ORO.SEC — Drošība

204. OR.OPS.SEC ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir prasības ekspluatantiem izstrādāt aizsardzības procedūras un nodrošināt aprīkojumu lidojumu apkalpes kabīnes aizsardzībai drošības pārkāpumu gadījumos. Šīs prasības piemēro visām lidmašīnām, kur ir lidojumu apkalpes kabīnes durvis, un visām lidmašīnām, kuras izmanto komercpārvadājumiem un kuru sertificētā maksimālā pacelšanās masa ir lielāka par 45 500 kg, bet maksimālā apstiprinātā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir lielāka par 60 sēdvietām.

Helikopteriem šo prasību piemēro tad, ja tajos ir lidojumu apkalpes kabīnes durvis.

205. Ierosinātie noteikumi izstrādāti atbilstīgi EU-OPS S apakšdaļai un JAR-OPS 3 S apakšdaļai, un tajos ir apsvērumi par šo apakšdaļu saturu un nolūku. Ierosinātie noteikumi atbilst arī ICAO 6. pielikuma I daļai.

206. Ieinteresētās personas galvenokārt pauda bažas par iespējamo pretrunu starp Aģentūras ierosinātajiem noteikumiem lidojumdrošības jomā un Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regulu (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002³³. Aģentūra ar Komisiju vienojās, ka atzinumā tiks saglabāti tikai tie noteikumi, kas būtiski ietekmē drošību un kādu nav Regulā (EK) Nr. 300/2008 vai ICAO, un ka pārējos noteikumus vēlāk izstrādās Komisija.

ORO.FC — Lidojumu apkalpe

207. ORO.FC ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir prasības lidojuma apkalpes locekļu kvalifikācijai, apmācībai un pārbaudei.

- 1. sadaļā noteiktas kopīgas prasības, un to piemēro gan sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai, gan visiem komercespluatācijas veidiem.
- 2. sadaļā noteiktas papildu prasības, ko piemēro komercpārvadājumiem gaisā, izņemot planieru vai gaisa balonu ekspluatāciju, kā arī pasažieru pārvadājumiem, ko veic dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (VFR) un ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, un kas nav ilgāki par 30 minūtēm vai ko veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā teritorijā ar:
 - viena propellerdzinēja lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5700 kg un kurās kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām; vai
 - viendzinēja helikopteriem, kuros kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām.

³³ OV L 97, 09.04.2008., 72. lpp.

- 3. sadaļā noteiktas papildu prasības, ko piemēro gaisa kuģu komercsplatācijai, kas nav komercpārvadājumi gaisā, kā arī planieru un gaisa balonu ekspluatācijai un iepriekšējā punktā minētajiem komercpārvadājumiem gaisā, ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā.
208. Ierosinātos noteikumus pamato EU-OPS un JAR-OPS 3 noteiktās prasības komercpārvadājumiem gaisā, kā arī JAR-OPS 0., 2. un 4. noteikumu projekts komercsplatācijai, kas nav komercpārvadājumi gaisā, un sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai. Nekomerciālai ekspluatācijai piemērojamās prasības ir pielīdzinātas un pilnīgi atbilst ICAO 6. pielikuma II daļai — lidmašīnām un III daļas III sadaļai — helikopteriem.
209. Attiecībā uz ekspluatāciju komercpārvadājumos gaisā, salīdzinot ar EU-OPS/JAR-OPS 3, un papildus vispārējām izmaiņām, kas aprakstītas CRD Nr. 2009-02b, 89.ff punktā³⁴ uzsvērtas vairākas izmaiņas.
- Maksimāli saskaņotas lidmašīnām un helikopteriem piemērojamās prasības, ņemot vērā abu gaisa kuģu kategoriju ekspluatācijas parametru atšķirības.
 - Lai gan ierosinātajos īstenošanas noteikumos pilnībā transponēti EU-OPS 1. papildinājuma 1.005. punkta a) apakšpunktā un JAR-OPS 3 3.005. punkta f) apakšpunkta papildinājumā noteiktie atvieglojumi, ieinteresētās personas prasīja vairāk uzmanības pievērst noteikumu samērīgumam. Tāpēc jau minētajiem konkrētiem lidojumiem, ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā, piemēro tos pašus noteikumus, kurus piemēro komercsplatācijai, kas nav komercpārvadājumi gaisā. Nosakot robežlielumus, tika ņemts vērā komercpārvadājumos gaisā vajadzīgais drošības līmenis, kā arī šobrīd spēkā esošie dalībvalstu tiesību akti. Helikopteriem noteiktais skaits — seši cilvēki — uzskatāms par kompromisa risinājumu maziem un vidējiem helikopteriem, un tam jābūt pietiekamam, lai veiktu tūrisma lidojumus. Tika uzskatīts, ka dzinēja kritērijs ir piemērotāks par masas ierobežojumu līdz 3175 kg, jo tas varētu attiekties uz atsevišķiem daudzdzinēju helikopteriem. Galvenās atšķirības ierosinātajos īstenošanas noteikumos attiecas uz ekspluatanta rīkoto ikgadējo kvalifikācijas pārbaudi un prasībām par kapteiņu kursiem, apkalpes darba optimizāciju un pārkvalifikāciju; attiecībā uz pēdējo noteikumi drīzāk ir orientējoši.
 - Prasības visu pilotu nesena pieredzei ir pārvietotas FCL daļā, proti, FCL.060. punktā, jo tas tika uzskatīts par licencē noteikto tiesību ierobežojumu.
 - Tika uzlabota *FSTD* lietotāju apstiprināšanas kārtība, iekļaujot prasības ekspluatantam izveido sistēmu, lai atbilstīgi uzraudzītu *FSTD* izmaiņas, kas varētu ietekmēt ekspluatanta apmācības programmas.
 - Attiecībā uz maršruta/reģiona un lidlauka kompetenci nav transponēts jēdziens "kvalifikācija", jo to lieto tikai attiecībā uz pilotu licencēm. EU-OPS/JAR-OPS nav nedz paskaidrots, nedz arī noteikts, kāda ir šī kvalifikācija, kas to izdod un vai tā attiecas vai neattiecas uz licenci. Tāpēc — lai novērstu neskaidrības terminoloģijā, kas, savukārt, varētu radīt neskaidrības attiecībā uz

³⁴ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

kārtību, — tika nolemts labāk svītrot jēdzienu "kvalifikācija", vienlaikus prasību būtību saglabājot negrozītu.

- Ņemot vērā saņemtos komentārus, CRM apmācība tika iekļauta visās viena pilota apkalpes apmācības programmā. Tas tika darīts tāpēc, ka CRM attiecas ne tikai uz vienas apkalpes divu pilotu sadarbību, bet, piemēram, arī uz sadarbību ar apkalpi lidlaukā. Turklāt šajā apmācībā apgūstams, kā efektīvi veikt darba pienākumus kabīnē, kas ir svarīgi gadījumos, kad lidojumu vada viens pilots.
 - Ņemot vērā JAA NPA OPS 65, tika ieviestas papildu prasības lidojumiem, ko ar viena pilota apkalpi veic saskaņā ar IFR vai naktī, pielīdzinot tās ICAO 6. pielikuma I daļas 29. grozījumam.
210. Kopumā ir nodrošināta atbilstība gan FCL daļai, gan nesen izstrādātajai koncepcijai par ekspluatācijas piemērotības datiem. Šī koncepcija daļēji jau ir iestrādāta EU-OPS, norādot atsauci uz Apvienoto darbības novērtējuma komiteju (JOEB).
211. Tika konstatētas vairākas neatbilstības ICAO 6. pielikumam.
- Tika grozīta darbības joma, lai izveidotu samērīgus noteikumus īpaši CAT lidojumiem, ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā. Vēl tika ņemts vērā EU-OPS 1 005. punkta a) apakšpunkta 1. papildinājums. Tādējādi ekspluatanta rīkotu kvalifikācijas pārbaužu skaits gadā neatbilst 6. pielikuma I daļas 9.4.4.1. punktā minētajam skaitam. Tāda pati neatbilstība 6. pielikuma III daļas II sadaļas 7.4.3.1. punktam vērojama saistībā ar JAR-OPS 3 3.005. punkta f) apakšpunkta papildinājuma transponēšanu attiecībā uz VFR lidojumiem dienā, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, ar helikopteriem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri.
 - EU-OPS nebija noteikumu par radiosakaru operatoriem un stūrmaņiem, tāpēc ierosinātajā tekstā tie nav iekļauti. Tādējādi nav atbilstības 6. pielikuma I daļas 9.1.2. punktam par radiosakaru operatoriem. Īstenošanas noteikumos nav tādu ekspluatācijas veidu, kad būtu vajadzīgi stūrmaņi. Turklāt, lai gan Aģentūra var regulēt šo apkalpes locekļu pienākumus, dalībvalstis joprojām regulē šo apkalpes locekļu kvalifikāciju. Tāpēc arī 6. pielikuma I daļas 9.1.3. punkts un 6. pielikuma II daļas 3.9.1.2. punkts par bortinženieriem šajos noteikumos ieviests tikai daļēji, jo par licencēšanu joprojām atbild dalībvalstis.
 - Attiecībā uz maršruta/reģiona un lidlauka pārzināšanu, transponējot 1. papildinājuma noteikumu EU-OPS 1 005. punkta a) apakšpunktā, par B klases lidmašīnu ekspluatāciju dienā VFR lidojumos vērojama neatbilstība 6. pielikuma I daļas, 9.4.3.5. un 9.4.3.6. punkta prasībai par 12 mēnešu periodu.
 - Attiecībā uz vienpilota apkalpes lidojumiem saskaņā ar IFR un naktī nepilnīgi minēts 6. pielikuma I daļas 9.4.5.3. punktā noteiktais standarts par viena pilota apkalpes sākotnējo pārbaudi ekspluatācijai raksturīgā vidē. Tomēr galīgais formulējums atbilst formulējumam EU-OPS, tāpēc saskaņā ar Komisijas un EASA komitejas pieņemtajām pamatnostādņēm tas netika grozīts.
212. Nākamajās noteikumu izstrādes procedūrās:

- jāpārskata un jāatjaunina apkalpes darba optimizācijas noteikumi, ņemot vērā pāris iepriekšējo gadu laikā gūto pieredzi;
 - jāizstrādā alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma helikopteru ekspluatācijai komercpārvadājumos gaisā.
213. Saņemtie komentāri rāda arī to, ka vienpilota apkalpes apmācības koncepcija ir pretrunīga un tā vēl būtu jāpārskata. Tomēr daudz detalizētu uzlabošanas priekšlikumu netika iesniegti. Kad tiks saņemti ieinteresēto personu papildu priekšlikumi, Aģentūra vēlāk var izstrādāt papildu noteikumus.

ORO.CC — Pasažieru salona apkalpe

214. ORO.CC ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir prasības, kas attiecībā uz apmācību, pārbaudēm un derīgumu jāievēro visiem ekspluatantiem, kuri ekspluatē gaisa kuģi ar pasažieru salona apkalpi, lai salona apkalpes locekļiem nodrošinātu pastāvīgu kvalifikācijas līmeni.
- 1. sadaļā noteiktas kopējas prasības, ko piemēro sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu komerciālai un nekomerciālai ekspluatācijai pārvadājumos gaisā (CAT).
 - 2. sadaļā noteiktas papildu prasības, ko piemēro tikai CAT.
215. Ierosinātie noteikumi izstrādāti, ņemot vērā pašreizējās prasības, proti, prasības, kas noteiktas EU-OPS O apakšdaļā un JAA publicētajā JAR-OPS 3 TGL 44³⁵, kur iekļauta JAR-OPS 1 2. sadaļa (AMC un Interpretējošs paskaidrojums — IEM).
216. Minētās prasības atbilst ICAO 6. pielikuma I daļas 12. nodaļai — lidmašīnām un III daļas 10. nodaļai — helikopteriem. Tā kā ierosinātajos noteikumos ir EU-OPS un JAR-OPS 3 prasības, tie izstrādāti sīkāk nekā noteikumi attiecīgajos ICAO standartos. Tomēr ņemti vērā arī detalizēti ICAO ieteikumi, kas ir ICAO dokumenta Nr. 7192-AN/857 "Rokasgrāmata salona apkalpes apmācībai drošības jomā" E-1 daļā (otrais izdevums, 1996. gads).
217. Tā kā EU-OPS prasības sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai ekspluatācijai vairākumā gadījumu jāievēro brīvprātīgi, ir vairākas galvenās neatbilstības EU-OPS O apakšdaļai un JAR-OPS 3, kas attiecas uz abiem ekspluatācijas veidiem.
- Darbības joma (ORO.CC.005) — 1. sadaļā "Kopējas prasības" ierosinātie noteikumi tiks piemēroti sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu nekomerciālai un komerciālai ekspluatācijai.
 - Pasažieru salona apkalpes locekļu obligātā skaita noteikšana (ORO.CC.100) — EU-OPS prasība (OPS 1 990. punkts, b) apakšpunkts 2. daļa) ir precizēta, lai nodrošinātu, ka visi ekspluatanti izprot un ņem vērā lidojumderīguma noteikumus un attiecīgās apstiprinājuma specifikācijas salona apkalpei. Nosakot ekspluatācijas nodrošināšanai vajadzīgo salona apkalpes locekļu skaitu, īpaši jāņem vērā sertificēšanas prasības par evakuācijas demonstrāciju, pasažieru salona tieša pārredzamība un vajadzīgais salona apkalpes locekļu sēdvietu skaits. Nesena pieredze liecina, ka dažādi tiek interpretēti sertificēšanas

³⁵ JAA Pārvaldības un norāžu dokumenti — Ceturtā sadaļa: Ekspluatācijas veidi, Trešā daļa: Pagaidu norāžu brošūra (JAR-OPS) — BROŠŪRA Nr. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 2. SADAĻA ATJAUNINĀTA, LAI IEKĻAUTU 2. SADAĻAS TEKSTA PRIEKŠLIKUMUS NO ATLIKTAJĪEM JAA NPA DOKUMENTIEM.

procesi, kas vajadzīgi katra gaisa kuģa konkrētas pasažieru sēdvietu konfigurācijas apstiprināšanai, un/vai to ietekme uz ekspluatācijas nodrošināšanai vajadzīgā salona apkalpes locekļu skaita noteikšanu. Piemēram, kādā negadījumu izmeklēšanas ziņojumā konstatēts, ka attiecīgā ekspluatanta ekspluatācijas rokasgrāmatā obligātais pasažieru salona apkalpes locekļu skaits bija noteikts mazāks nekā salona apkalpes locekļu skaits, kas noteikts konkrētā gaisa kuģa evakuācijas demonstrācijā/analīzē.

- Vecāko salona apkalpes locekļu apmācības pārbaude (ORO.CC.115. punkta d) apakšpunkts un ORO.CC.260. punkta a) apakšpunkta 2. daļa) — vairākums uzskatīja, ka, tieši šīs apmācības pārbaudes neiekļaujot EU-OPS, nav ievērota konsekvence. Ņemot vērā ierosinājumus apspriešanas laikā saņemtajās atsauksmēs, šis trūkums tagad ir novērsts.
- Konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīga apmācība un pārkvalifikācija (ORO.CC.125) — EU-OPS visi šīs apmācības elementi ir daļa no vienas pārkvalifikācijas programmas. Visiem viena tipa gaisa kuģiem kopīgi apmācības elementi ir skaidri nošķirti no konkrētam ekspluatantam raksturīgiem apmācības elementiem, lai tādējādi panāktu atbilstību ekspluatācijas piemērotības datiem (OSD), ko pašlaik izstrādā. Tādējādi nākotnē tiks atvieglota arī atlaižu piemērošana apmācībai.
- Atšķirību apmācība (ORO.CC.130)— tā kā atsauksmēs bija prasīti precizējumi, tagad šai apmācībai piemērojamās prasības nošķirtas no prasībām, ko piemēro konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgai apmācībai un ekspluatanta rīkotai pārkvalifikācijai. Tādējādi būs arī vieglāk izveidot saikni ar jau minētajiem attiecīgajiem OSD elementiem.
- Apmācības un pārbažu derīguma termiņš (ORO.CC.140. punkta e) apakšpunkts un 145. punkta c) apakšpunkts) — ieinteresēto personu atšķirīgā izpratne par CRD saņemtajās atsauksmēs parādīja, ka šie aspekti EU-OPS nav pietiekami skaidri; tāpēc šis jautājums tika risināts, ņemot vērā arī TGL 44 (JAR-OPS 1 2. sadaļa) paredzētos noteikumus.
- Salona apkalpes locekļu apliecības (CCA) (ORO.CC.210) — Pamatregulā noteikts, ka CAT iesaistītiem salona apkalpes locekļiem jābūt CCA turētājiem. Komisijas Regulas par gaisa kuģa apkalpi īpašajā pielikumā (CC daļa) iekļauti īstenošanas papildu noteikumi. CCA jāuztur spēkā, un to turētāju neatbilstības gadījumos tās var ierobežot, apturēt vai anulēt. Tas neatbilst EU-OPS prasītajām drošības apmācības apliecībām, kur to turētājiem nav nosacījumu par derīgumu un izmantošanu. Ievērojot vairākuma prasību, pretēji NPA ierosinātajam sākotnējam priekšlikumam, lai saņemtu CCA, vairs nav jāpilda prasība par gaisa kuģa tipa apmācību. Tomēr joprojām ir noteikts, ka apliecības turētājs CCA drīkst izmantot tikai tad, ja viņam ir derīga gaisa kuģa tipa kvalifikācija.
- CCA turētāju gaisa kuģa tipam atbilstīgu kvalifikāciju saraksts (ORO.CC.215. punkta b) apakšpunkta 2. daļa) — Pamatregulā noteikts, ka jāuztur CCA derīgums. Lai ievērotu drošības intereses un veicinātu saskaņotu īstenošanu, uzraudzību un standartizāciju, gan apliecību turētājiem, gan visiem pārējiem civilās aviācijas nozares darbiniekiem, kuriem jāievēro noteikumi, jebkurā brīdī jāpierāda atbilstība prasībām. Īpaši svarīgi tas ir šobrīd, kad aviācijas nozarē vairākums salona apkalpes locekļu strādā pie vairākiem

ekspluatantiem un palielinās to ārstata un sezonālo salona apkalpes locekļu skaits, kas līdztekus strādā pie vairākiem ekspluatantiem. Turklāt, tā kā CCA izsniedz pēc sākotnējās apmācības kursa pabeigšanas, apliecības turētājs pastāvīgu atbilstību visiem piemērojamiem drošības noteikumiem var pierādīt tikai tad, ja apliecībai ir pievienots gaisa kuģa tipam atbilstīgo kvalifikāciju saraksts, ko operators nodrošina visiem darbā pieņemtajiem salona apkalpes locekļa apliecības turētājiem. Tika uzskatīts, ka šāds variants ir praktiskāk īstenojams nekā CCA atkārtota izdošana un/vai derīguma atjaunināšana.

- Darbs vairāku tipu vai variantu gaisa kuģos (ORO.CC.250) — arī EU-OPS ir noteikts, ka salona apkalpes loceklis drīkst strādāt ne vairāk kā trīs tipu gaisa kuģos vai — ar kompetentās iestādes atļauju — četru tipu gaisa kuģos. Jānorāda, ka neatbilstības ir prasībā par tipu un variantu noteikšanu, kas izstrādāta tā, lai panāktu atbilstību OSD, kuri attiecas uz salona apkalpi un kurus šobrīd izstrādā.

218. Attiecīgos gadījumos ir nodrošināta arī atbilstība gan CC daļai, gan arī ORO.FC un ORO.TC daļai.
219. Apspriešanas process skaidri pierādīja, ka dalībvalstīm un ieinteresētajām personām ir vienots viedoklis par to, ka vajadzētu izstrādāt kopējus ES līmeņa kritērijus vai standartus salona apkalpes apmācības organizāciju apstiprināšanai, instruktoru un eksaminētāju kvalifikācijai un trenāžieru iekārtām. Ja tiks panākta vienota izpratne un saņemts likumdevēja apstiprinājums attiecībā uz juridisko pamatu, Aģentūra ierosina šos jautājumus iekļaut kādā no nākamajiem noteikumu izstrādes uzdevumiem.

ORO.TC — HEMS, HHO vai NVIS ekspluatācijā iesaistītā tehniskā apkalpe

220. ORO.TC ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir kopīgas prasības, ko piemēro, veicot gaisa kuģa komercekspluatāciju ar tehnisko apkalpi, kas piedalās helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (HEMS) lidojumos; veicot pacelšanu/nolaišanu ar helikoptera vinču (HHO) vai lidojumos ar nakts redzamības sistēmu (NVIS). Attiecīgajam ekspluatācijas veidam atbilstīgas īpašas papildu prasības tehniskās apkalpes locekļu apmācībai noteiktas SPA.HEMS, SPA.HHO un SPA.NVIS.
221. Šobrīd šajā apakšdaļā nav prasību, ko piemēro tehniskās apkalpes locekļiem vai speciālistiem, kuri veic īpašus uzdevumus (speciālie aviācijas darbi). Prasības šo apkalpes locekļu apmācībai, kas saistīta ar speciāliem aviācijas darbiem, tiks iekļautas SPO daļā un attiecīgos šīs daļas AMC un GM. Vēlākā posmā Aģentūra var pieņemt lēmumu pārskatīt ORO.TC daļas prasības, lai iekļautu prasības tehniskās apkalpes locekļiem, kas veic speciālus aviācijas darbus.
222. Ierosinātie noteikumi izstrādāti, ņemot vērā JAR-OPS 3 O apakšdaļu. Papildus vispārējām izmaiņām, kas raksturotas CRD Nr. 2009-02b, 89.ff punktā, ir jāuzsver vairākas izmaiņas.
- Uzlabota noteikumu darbības joma un piemērojamība un ierosināta CAT HEMS, HHO un NVIS lidojumos iesaistīto tehniskās apkalpes locekļu definīcija.
 - Tā kā gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasībās nav minēta tehniskās apkalpes locekļu atbilstība veselības pārbaudes kritērijiem, JAR-OPS 3 atbilstīgie noteikumi par sākotnējo veselības pārbaudi vai novērtējumu saglabāti tikai GM.

- Noteikumi attiecībā uz helikopteru tipiem un maksimālā tipu skaita ierobežojumu principā ir transponēti no JAR-OPS 3. Tomēr, tā kā tehniskās apkalpes locekļiem kopumā nav noteikti konkrēti helikopteru tipi, ir izdarīti daži grozījumi. Daži ekspluatanti piemēro lidojumu apkalpei noteikto tipu iedalījumu. Atbilstīgi *HEMS*, *HHO* un *NVIS* darbības jomai būtu jāņem vērā aprīkojuma atšķirības un procedūru lietojums. Tāpēc JAR-OPS 3 noteiktie ierobežojumi transponēti *AMC*, kur prasīts, lai ekspluatants, ņemot vērā tehniskās apkalpes locekļu īpašos darba apstākļus, savā ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktu maksimālo tipu skaitu.

223. Ir nodrošināta atbilstība ORO.FC un ORO.CC.

IV. Neatbilstību pārskats

Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3

224. Tabulā ir pārskats par ORO un EU-OPS/JAR-OPS 3 daļu neatbilstībām, kā arī katras neatbilstības pamatojums.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
EU-OPS 1 1.75. punkta c) apakšpunkta 1. daļa un JAR-OPS 3 175. punkta c) apakšpunkta 1. daļa	ORO.GEN.105 un ORO.GEN.115	Tika svītrots princips, kas nosaka, ka personai, kura iesniedz pieteikumu AOC saņemšanai, nevar būt citas iestādes izsniegta AOC, izņemot gadījumus, ja to īpaši apstiprinājušas attiecīgās Iestādes.	Šis noteikums ir lieks, jo saskaņā ar ORO daļu izdota AOC būs derīga visās dalībvalstīs.
1./3.035 Kvalitātes sistēma	ORO.GEN.200	Nav minēta kvalitātes sistēma, bet gan pārvaldības sistēma, kas nozīmē drošības pārvaldību un atbilstības uzraudzību.	Atbilstība ICAO SARPS attiecībā uz SMS.
1./3.037 – Negadījumu novēršanas un lidojumu drošības programmas punkti	ORO.GEN.200	Negadījumu novēršanas un lidojumu drošības programma ORO.GEN.200. punktā aizstāta ar ICAO SMS.	Atbilstība ICAO SARPS attiecībā uz SMS.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
EU-OPS 1 165. punkta c) apakšpunkta 1. daļas ii) apakšpunkts "Noma"	ORO.AOC.110. punkta a) apakšpunkts	Nav prasības, ka nomas līgumā, kas pieder pie šīs atļaujas, jāiekļauj nosacījumi. Ir svītrotā piezīme, ka visas neatbilstības K un L apakšsadaļā un/vai OPS 1 005 b) paredzētajām prasībām dara zināmas Iestādei un šīs neatbilstības tai ir pieņemamas.	Tika atzīts, ka nav vajadzīgs prasīt obligātus noteikumus trešā valstī reģistrētu gaisa kuģu vai citu Kopienā reģistrētu ekspluatantu gaisa kuģu nomāšanai bez apkalpes, jo šāda prasība uzskatāma par AOC variantu, un AOC norādītam gaisa kuģim jāatbilst CAT daļas noteikumiem, un tam jābūt lidojumderīguma apliecībai, kas izdota saskaņā ar 21. daļu.
EU-OPS 1 165. punkta c) apakšpunkta 3. daļas A. apakšpunkts "Noma"	ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunkts	Ir svītrotā prasība, ka Iestāde ekspluatantam nepiemēro OPS daļas 1. punkta attiecīgo noteikumu.	Gaisa kuģi, kuru iznomā bez apkalpes, svītrotā no iznomātāja AOC, un šā gaisa kuģa ekspluatācijas kontroli nodrošina nomātājs. Turpmāk izstrādātos ES noteikumus par gaisa kuģu ekspluatāciju piemēros tikai ES ekspluatantiem. Tāpēc nav jānosaka, ka ES ekspluatantiem nepiemēro attiecīgās OPS daļas prasības, ja gaisa kuģi izmanto ekspluatants ārpus ES.
1./3175. punkta i) apakšpunkta 2. daļa	ORO.AOC.135. punkta a) apakšpunkts	Atsauce uz "apkopes sistēmu" ir svītrotā.	Attiecas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumi.
EU-OPS 1 185. punkta e) apakšpunkts un JAR-OPS 3 185. punkta d) apakšpunkts	Nepiemēro	Nav prasības, ka pieteikums AOC atjaunošanai ir jāiesniedz vismaz 30 dienās vai līdz spēkā esošā derīguma termiņa beigām, ja par to ir panākta vienošanās.	AOC izdos uz neierobežotu laiku.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
JAR-OPS 3 175. punkta c) apakšpunkta 3. daļa	Nepiemēro	Iesniedzot pieteikumu AOC saņemšanai, pieteikuma iesniedzējam nav jāreģistrē helikopteri, ko saskaņā ar AOC paredzēts ekspluatēt valstī, kas atbild par AOC izdošanu.	Attiecas Regulas (EK) Nr. 1008/2008 noteikumi.
1./3.155. punkta a) apakšpunkta 1. daļa	ORO.MLR.115. punkta e) apakšpunkts	Pievienota teikuma daļa: "glabā c) apakšpunktā noteikto laiku arī tad, ja viņš vairs nav attiecīgā gaisa kuģa apkalpes locekļa darba devējs".	Precizēts, ņemot vērā saņemtos komentārus.
1./3.155. punkta a) apakšpunkta 2. daļa	ORO.MLR.115. punkta f) apakšpunkts	Piemēro visiem dokumentiem, ne tikai lidojumu darba laika, darba laika un atpūtas periodu dokumentiem. Pievienota teikuma daļa: "c) apakšpunktā noteiktajā laikposmā".	Papildināts un precizēts, ņemot vērā saņemtos komentārus.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3.1040. punkta c) apakšpunkts	Nepiemēro	Nav transponēts EU-OPS/JAR-OPS 3 teksts: "Ja Iestāde nav apstiprinājusi citādi vai ja citādi nav noteikts valsts normatīvajos aktos, ekspluatantam rokasgrāmata jā sagatavo angļu valodā. Papildus ekspluatants var tulkot un lietot šo rokasgrāmatu vai tās daļas citā valodā."	Lai gan EU-OPS/JAR-OPS 3 noteikts, ka ekspluatācijas rokasgrāmata jā sagatavo angļu valodā, ekspluatācijas rokasgrāmatu atļauts arī tulkot citā valodā. Tā kā visas ES oficiālas valodas ir vienlīdzīgas, EU-OPS/JAR-OPS 3 attiecīgais punkts tomēr nav transponēts. Turklāt jā jautā, vai netiks apdraudēta drošība, ja angļu valodā sarakstītu ekspluatācijas rokasgrāmatu lietošanas apkalpes loceklis, kuram angļu valoda nav dzimtā valoda. Šo jautājumu atrisina no EU-OPS/JAR-OPS 3 kopējais standarts, kur prasīts, lai ekspluatants nodrošina, ka visi tā darbinieki var saprast valodu, kādā ekspluatācijas rokasgrāmatā ir rakstītas daļas, kas attiecas uz viņu pienākumiem un atbildības jomu.
1./3,1040. punkta i) apakšpunkts	ORO.MLR.100. punkta g) apakšpunkts	Grozīts, lai piemērotu tikai tām izmaiņām, par kurām jā ziņo, piemēram, lai neiekļautu redakcionālas izmaiņas.	Lai precizētu un lai pielāgotu jaunajai pieejai par iepriekšējām atļaujām.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3.1055	ORO.MLR.110	<p>Grozīts, lai atļautu izdarīt ierakstus lidojumu žurnālā, kas nav drukāts uz papīra.</p> <p>Lidojumu žurnāla saturs tiks iesniegts kā attiecīgi līdzekļi neatbilstības panākšanai.</p>	<p>Lai nodrošinātu elastīgu pieeju un atbalstītu tehnoloģisko progresu. ICAO SARPS nav prasības par žurnālu, kas drukāts uz papīra.</p>
<p>OPS 1/3.1065. punkta 1. papildinājums</p>	<p>ORO.MLR.115. punkta b) un c) apakšpunkts</p>	<p>Apvienotas dokumentu glabāšanas laika tabulas.</p> <p>Svītrots lidmašīnas tehniskais borta žurnāls.</p> <p>Pievienotas CC apliecības.</p> <p>Nav transponēti kosmiskā un saules starojuma devas reģistrācijas dokumenti.</p>	<p>Skaidrības un vienkāršības labad apvienotas dokumentu glabāšanas laika tabulas.</p> <p>Lidmašīnas tehniskais borta žurnāls svītrots, jo attiecībā uz to piemēro lidojumderīguma noteikumus.</p> <p>CC apliecības pievienotas, lai ņemtu vērā jaunus CC noteikumus.</p> <p>Kosmiskā un saules starojuma devas reģistrācijas dokumenti nav transponēti, jo šis temats neattiecas uz aviācijas drošības jomu.</p>
<p>EU-OPS 1 005. punkta a) apakšpunkta 31. punkta 1. papildinājums</p> <p>JAR-OPS 3 005. punkta f) apakšpunkta 18. punkta 1. papildinājums</p>	<p>Nepiemēro</p>	<p>Noteikums nav transponēts.</p>	<p>Nav doti saīsinātu kapteiņu kursu kritēriji. Jāizmanto Pamatregulas 14. pants.</p>

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1/3.105. punkta d) apakšpunkts	ORO.FC.145. punkta d) un e) apakšpunkts	<i>FSTD</i> lietotāju atļaujas precizējums. Jauns apakšpunkts, lai pastāvīgi nodrošinātu tādu <i>FSTD</i> izmaiņu pārvaldību, kas varētu ietekmēt ekspluatanta apmācības programmas.	EU-OPS/JAR-OPS 3 īstenošanas problēmas. Vienādi nosacījumi. Pielāgots ORA.FSTD un ORA.ATO.
Nepiemēro	ORO.FC.145. punkta b) apakšpunkts	Pievienots jauns punkts, kurā noteikts, ka jāņem vērā obligātie <i>OSD</i> elementi.	Lai ņemtu vērā <i>OSD</i> .
1/3.943. punkta a) apakšpunkts	Nepiemēro	Noteikums nav transponēts.	Aktualitāti zaudējis pārejas noteikums.
EU-OPS 1 955. punkta a) apakšpunkta 2. daļa	ORO.FC.105. punkta b) apakšpunkta 3. daļa	Noteikuma teksts pielīdzināts JAR-OPS 3 955. punkta a) apakšpunktam.	Saskaņā ar EU-OPS noteikuma formulējumu pilotu, kuru iepriekšējais ekspluatants iecēlis par kapteini un kurš stājas darbā pie cita ekspluatanta, jaunais ekspluatants drīkst iecelt par kapteini tikai tad, ja viņš pabeidzis jaunā ekspluatanta rīkotu apmācību. Tāpēc daudz loģiskāks ir JAR-OPS 3 noteikums.
EU-OPS 1 978. punkta b) un e) apakšpunkts	Nepiemēro	Nav transponēta atsauce uz prasību par neseno pieredzi.	<i>ATQP</i> nevar paplašināt <i>FCL</i> prasības. Nesenās pieredzes pagarinājums jau ir ietverts <i>FCL.060</i> .
EU-OPS 1 978. punkta f) apakšpunkts	Nepiemēro	Nav transponēta prasība par attiecīgās amatpersonas atbildību.	Atkārtoti vispārējās un organizācijām piemērojamās prasības attiecībā uz <i>AOC</i> .

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
EU-OPS 1 978. punkta c) apakšpunkta 1. daļas 1. papildinājums	Nepiemēro	Nav transponēts c) apakšpunkta 1. daļas teikums, ar kuru paredz, ka ekspluatants drīkst noteikt drošumu apliecināšanas dokumentācijas metodei citu līdzvērtīgu metodi.	Nebūtu iespējams noteikt, kāda šī alternatīva varētu būt. Līdzīgs teikums bija iekļauts JAR-OPS 1 978. punkta c) apakšpunkta 1. daļas i) apakšpunkta 4. punkta 1. papildinājuma <i>ACJ</i> . Tagad EU-OPS papildinājums pārveidots par <i>AMC</i> , un attiecināgo <i>ACJ</i> formulējums, šķiet, norāda, ka būtu jāizmanto alternatīvi līdzekļi neatbilstības panākšanai, lai šāda alternatīva būtu iespējama visiem.
OPS 1 940. punkta a) apakšpunkta 2. daļas 2. papildinājums	ORO.FC.202. punkta a) apakšpunkta 7. daļa	Iekļauta vienpilota lidojumu apkalpes <i>CRM</i> .	Vienpilota lidojumu apkalpes <i>CRM</i> ir vairākas īpatnības, ko nepiemēro ekspluatācijai, kur iesaistītas apkalpes ar vairākiem locekļiem.
OPS 1 940. punkta a) apakšpunkta 2. daļas 5. papildinājums	ORO.FC.202. punkta c) apakšpunkts	Vienpilota apkalpei obligātais nakts lidojumu stundu skaits.	NPA OPS 65 un <i>ICAO</i> 6.I pielikuma 29. grozījums, ko <i>JAAC</i> , <i>EASA</i> un <i>ASC</i> uzskatīja par vienu no <i>JAA NPA</i> , prasībām, kura jāiekļauj sākotnējos īstenošanas noteikumos.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
Nepiemēro	ORO.FC.100. punkta e) apakšpunkta 2. daļa	Pievienota <i>FTL</i> specifikācija apkalpes ārstata locekļiem.	Gaisa satiksmes drošības komitejas prasība precizēt, ka gadījumos, kad piloti strādā pie vairākiem ekspluatantiem, jāievēro atbilstība <i>FTL</i> prasībām.
JAR-OPS 3 988	ORO.TC un I pielikums "Definīcijas"	Ieviesta tehniskās apkalpes locekļu definīcija un uzlabota ORO.TC darbības joma.	JAR-OPS 3 O apakšdaļu piemēro apkalpes locekļiem, kas nav lidojumu apkalpes locekļi. Šie citi apkalpes locekļi ir <i>HEMS</i> , <i>HHO</i> vai <i>NVIS</i> ekspluatācijā iesaistītās apkalpes locekļi. JAR-OPS 3 jau noteikta prasība, ka salona apkalpes locekļiem jāatbilst JAR-OPS 1/EU-OPS O apakšdaļā noteiktajām prasībām.
JAR.OPS 3 995. punkta a) apakšpunkta 2. daļa	ORO.TC <i>GM</i>	JAR-OPS 3 prasīta sākotnējā veselības pārbaude vai novērtējums. Pamatregulas <i>ER</i> 7.b. noteikts salona apkalpes veselības pārbaūžu juridiskais pamats. Nav līdzīgu prasību tehniskajai apkalpei. Tāpēc šīs prasības saskaņā ar OPS.001 ToR transponētas tikai <i>GM</i> .	Juridiskā pamata neatbilstība.
JAR-OPS 3 1030. punkta a) apakšpunkts	Nepiemēro	Nav transponēts noteikums par tipu maksimālo skaitu.	Tehniskajai apkalpei nav noteikti tipi.
Nepiemēro	ORO.FC.105. punkta b) apakšpunkta 2. daļa	Pievienota <i>FTL</i> specifikācija apkalpes ārstata locekļiem.	Atbilst izmaiņām par lidojumu apkalpi un salona apkalpi.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
EU-OPS O apakšdaļa OPS 1 988	Īstenošanas noteikumu regulas CC daļa un Regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju I pielikums	Salona apkalpes definīcija.	Skaidrības un tiesiskās noteiktības labad un ņemot vērā izmaiņas, kas radušās kopš definīcijas formulējuma publicēšanas JAR-OPS 1 1993. gadā.
OPS 1 990. punkta b) apakšpunkta 2. daļa	ORO.CC.100. punkta b) apakšpunkta 1. daļa	Formulēts, kā noteikt minimālo salona apkalpes locekļu skaitu.	<p>Neskaidru EU-OPS prasību dēļ ir atšķirīga izpratne un īstenošanas veids, tādējādi, iespējams, ietekmējot drošību (jo īpaši pie avārijas izejām grīdas līmenī avārijas un evakuācijas gadījumā).</p> <p>Lai nodrošinātu, ka, nosakot salona apkalpes locekļu minimālo skaitu, pienācīgi tiek ņemtas vērā salona apkalpes attiecīgās apstiprinājuma specifikācijas, ko ekspluatants piemēro konkrētā gaisa kuģa pasažieru salona konfigurācijai (skat. vai nu <i>TC</i>, <i>STC</i>, vai <i>TC</i> grozījumu).</p> <p>Vienādi nosacījumi.</p>
OPS 1 990. punkta c) apakšpunkts	Nepiemēro	Iestādes prasība izņēmuma apstākļos iekļaut salona apkalpes papildu locekļus.	Attiecas Regulas (EK) Nr. 216/2008 14. panta 1. punkta noteikumi, tāpēc nav transponēta.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
OPS 1 995. punkta b) apakšpunkts	ORO.CC.110. punkta a) apakšpunkta 2. daļa	Obligātās prasības vai nosacījumi, ko piemēro attiecībā uz veselības pārbaudēm salona apkalpes locekļu norīkošanai darbā un nodarbināšanai <i>CAT</i> .	Juridiskā pamata neatbilstība. Detalizētas prasības MED daļā nosaka veselības stāvokļa novērtējuma intervālus un veselības stāvokļa novērtēšanas medicīniskās prasības.
OPS 1 995. punkta c) apakšpunkts	ORO.CC.210. punkta a) apakšpunkts	Obligātās prasības vai nosacījumi, ko piemēro attiecībā uz salona apkalpes locekļu apliecībām salona apkalpes locekļu norīkošanai darbā un nodarbināšanai <i>CAT</i> .	Juridiskā pamata neatbilstība. Detalizētas prasības CC un ORO daļā nosaka, ka jāuztur apliecību derīgums.
OPS 1 1000. punkta c) apakšpunkts	ORO.CC.260. punkta a) apakšpunkta 2. daļa	Jauna prasība par vecākā salona apkalpes locekļa apmācības pārbaudi.	Neatbilstība, kas radusies apspriešanas procesā. Papildu prasība par pārbaudi šķīta vajadzīga, lai nodrošinātu, ka līdztekus citiem apmācības kursiem ir pabeigta vecāko salona apkalpes locekļu apmācība un iegūts vajadzīgais kvalifikācijas līmenis.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
OPS 1 1005. punkta a) un b) apakšpunkts	CC daļa (CC.CCA.100) ARA daļa CC apakšdaļa	Jauna darbības joma un apliecību izdošanas nosacījumi.	Juridiskā pamata neatbilstība. Tāpat kā EU-OPS: arī turpmāk lēmumu apstiprināt ekspluatantu un/vai mācību organizāciju pieņem dalībvalsts. Pretēji EU-OPS noteikumiem par drošības apmācības apliecību, lai apstiprinātu salona apkalpes locekļa apliecību, tās derīgums jāuztur kopā ar tāda gaisa kuģa tipa kvalifikāciju, kura ekspluatācijai apliecības turētājam ir attiecīgā kvalifikācija.
OPS 1 1005. punkta b), d) un e) apakšpunkts	ORO.AOC.120	Ekspluatantam izdotās atļaujas rīkot salona apkalpes locekļu apmācību un/vai apliecības jānorāda AOC ekspluatācijas specifikācijās.	Juridiskā pamata neatbilstība. Lai zināmā mērā saskaņotu procesu, ORO.AOC ir pievienoti kopīgi pamatnoteikumi ekspluatantiem (un ARA daļas CC apakšdaļā — mācību organizācijām).

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Pār kvalifikācijai un atšķirību apmācībai ir atsevišķi noteikumi.	Neatbilstība, kas radusies apspriešanas procesā. Atšķirību apmācībai ir jauns noteikums un formulējums, kas šo apmācību skaidri nošķir no konkrētam gaisa kuģa tipam atbilstīgas apmācības un pār kvalifikācijas, ko rīko ekspluatants.
Nepiemēro	ORO.CC.125. punkta b) apakšpunkts ORO.CC.130. punkta c) apakšpunkts ORO.CC.250. punkta b) apakšpunkts	Atsauces uz <i>OSD</i> .	Lai ņemtu vērā <i>OSD</i> , pievienots jauns punkts, kur noteikts, ka apmācības programmās jāņem vērā obligātie <i>OSD</i> elementi. Lai nodrošinātu atbilstību noteikumiem, kas būs atvasināti no <i>OSD</i> , nedaudz grozīts ORO.CC.250. punkta b) apakšpunkta formulējums, kur prasīts katra gaisa kuģa variantu noteikt kā jaunu tipu.
Nepiemēro	ORO.CC.110. punkta b) apakšpunkta 2. daļa	Pievienota <i>FTL</i> specifikācija apkalpes ārstata locekļiem.	Gaisa satiksmes drošības komitejas prasība precizēt, ka gadījumos, kad salona apkalpes locekļi strādā pie vairākiem ekspluatantiem, jāievēro atbilstība <i>FTL</i> prasībām.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
OPS 1 1015. punkta c) apakšpunkts	ORO.CC.140. punkta e) apakšpunkta 3. daļa	Pagarināts to periodiskās apmācības elementu derīguma termiņš, kas jāapgūst reizi trijos gados.	Neatbilstība, kas radusies apspriešanas procesā. Lai novērstu neskaidrības EU-OPS attiecībā uz periodiskās apmācības elementu, kas jāapgūst reizi trijos gados, precīzu derīguma termiņu.
OPS 1.1020	ORO.CC.145. punkta c) apakšpunkts	Pagarināts derīguma termiņš.	Lai novērstu neskaidrības EU-OPS attiecībā uz šo jautājumu. Tā kā AMC/GM nevar būt pretrunā noteikumiem, papildināti noteikumi, kas sākotnēji bija JAR-OPS 1 2. sadaļā (IEM OPS 1 1020. punkta a) apakšpunkts), par piemērojamo derīguma termiņu un par ekspluatanta iespēju konkrētos apstākļos kvalifikācijas atjaunināšanu aizstāt ar periodisku apmācību.
OPS 1 1005. punkta h) apakšpunkta 1. daļas i) apakšpunkta 1. papildinājums	Nepiemēro	Nav transponēts noteikums par CRM ievadkursu, ko nākamās periodiskās apmācības laikā rīko salona apkalpei, kura jau strādā.	Aktualitāti zaudējis pārejas noteikums.
OPS 1 1010. punkta j) apakšpunkta 1. papildinājums	Nepiemēro	Nav transponēts noteikums par infekcijas slimību profilakses pamatapmācību.	Aktualitāti zaudējis pārejas noteikums.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
OPS 1 1015. punkta 1. papildinājums un OPS 1 1020. punkta 1. papildinājums	ORO.CC.140. punkta c) apakšpunkta 2. daļa ii) apakšpunkts ORO.CC.145. punkta b) apakšpunkta 3. daļa	Periodiskajā apmācībā reizi trīs gados un kvalifikācijas atjaunināšanā iekļauta lidojumu apkalpes kabīnes drošības durvju darbības apmācība.	Neatbilstība radusies apspriešanas procesā, ņemot vērā salona apkalpes svarīgo nozīmi drošības saglabāšanā.
JAR-OPS 3 O apakšdaļa JAR-OPS 3 988. punkta c) apakšpunkta 1. papildinājums	ORO daļa CC apakšdaļa	Nav konkrēti uzskaitītas JAR-OPS 3 neiekļautās atkāpes, ko piemēro helikopteru salona apkalpes apmācības elementiem.	ORO daļu piemēro gaisa kuģiem, tāpēc visus noteikumus piemēro lidmašīnu un helikopteru ekspluatācijai un atkāpju saraksts vairs nav vajadzīgs, jo ierosinātajos noteikumos skaidri pateikts, ka apmācība jāveic tikai tad, ja aprīkojums "ir uzstādīts" vai "ir gaisa kuģī" un/vai "atbilst attiecīgā gaisa kuģa ekspluatācijas vajadzībām".

ORO daļas neatbilstības ICAO 6. pielikumam

225. Nākamajā tabulā ir pārskats par tiem ICAO 6. pielikuma standartiem I daļas un III daļas 1. un 2. sadaļā, kas attiecas uz šā atzinuma tvērumu³⁶ un kas, šķiet, vai nu nav transponēti, vai arī ir transponēti neatbilstīgi attiecīgajiem ICAO 6. pielikuma standartiem. Uz dažiem no šiem punktiem Pamatregula neattiecas, un tie būtu jārisina dalībvalstīm.

³⁶ Proti, nav iekļauti ICAO standarti par tehnisko apkopi un ekspluatanta veiktās tehniskās apkopes kontroli.

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
I daļa, 9.4.5.3.	ORO.FC.202	Nav konkrēti minēta vienpilota apkalpes sākotnējā pārbaude ekspluatācijai raksturīgos apstākļos.
I daļa, 9.4.4.1. III daļa, II sadaļa, 7.4.3.1.	ORO.FC.130/230/330	<p>Pirms B klases lidmašīnu ekspluatācijas saskaņā ar <i>VFR</i> dienā — sezonā, kas nav ilgāka par 8 secīgiem mēnešiem, — ekspluatants kvalifikācijas pārbaudi rīko vienu reizi.</p> <p>Lidojumu apkalpes locekļu, kuri veic lidojumus ar helikopteri, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi helikopteri, dienā un maršrutos, kad navigāciju īsteno, izmantojot vizuālu kontaktu ar zemi, kvalifikācijas pārbaudi var rīkot tikai vienā attiecīgā tipa helikopterā ar noteikumu, ka izmanto aktuālāko tipu.</p> <p>Ikgadējā kvalifikācijas pārbaude attiecībā uz pasažieru komercpārvadājumiem gaisā, ko veic dienā saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem (<i>VFR</i>) un ko sāk un beidz vienā un tajā pašā lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, un kas nav ilgāki par 30 minūtēm vai ko veic kompetentās iestādes noteiktā vietējā teritorijā ar viena propellerdzinēja lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa nav lielāka par 5700 kg un kurās kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām; vai viendzinēja helikopteri, kuros kopā ar pilotu pārvadā ne vairāk par sešām personām.</p>
I daļa, 9.1.2.	Nepiemēro	Pamatregula neattiecas uz radiosakaru operatoru licencēšanu, un par šo jautājumu atbild dalībvalstis.
I daļa, 9.1.3.	ORO.FC.110	Pamatregula neattiecas uz bortinženieru licencēšanu, un par šo jautājumu atbild dalībvalstis.

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
I daļa, 9.1.4.	Nepiemēro	Nav prasības, ka vajadzīgi stūrmaņi. Pamatregula neattiecas uz stūrmaņu licencēšanu, un par šo jautājumu atbild dalībvalstis.
I daļa, 9.4.3.5. un 9.4.3.6.	ORO.FC.105. punkta c) apakšpunkts	Attiecībā uz lidlaukiem, kurus B klases lidmašīnu lidojumu apkalpe izmanto VFR lidojumos dienā, 12 mēnešu vietā noteikti 36 mēneši.
I daļa, 10.3. punkta b)–f) apakšpunkts III daļa, 8.3. punkta b)–f) apakšpunkts	Nepiemēro	Attiecībā uz lidojumu nodrošināšanas darbinieku/ lidojumu vadības dispečeru zināšanām, pieredzi vai apliecību derīguma termiņiem nav noteiktas īpašas prasības.

V. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts

226. Tabulā apkopots ar ORO daļu saistītu ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts. Saistībā ar GEN apakšdaļu šie uzdevumi galvenokārt būs vajadzīgi, lai pēc jaunā ICAO 19. pielikuma publicēšanas par drošības pārvaldības standartiem un ieteicamo praksi, kā arī EASP īstenošanas procesā pārskatītu attiecīgos ARO un ORO daļas noteikumus drošības pārvaldības un riska novērtējuma jomā.

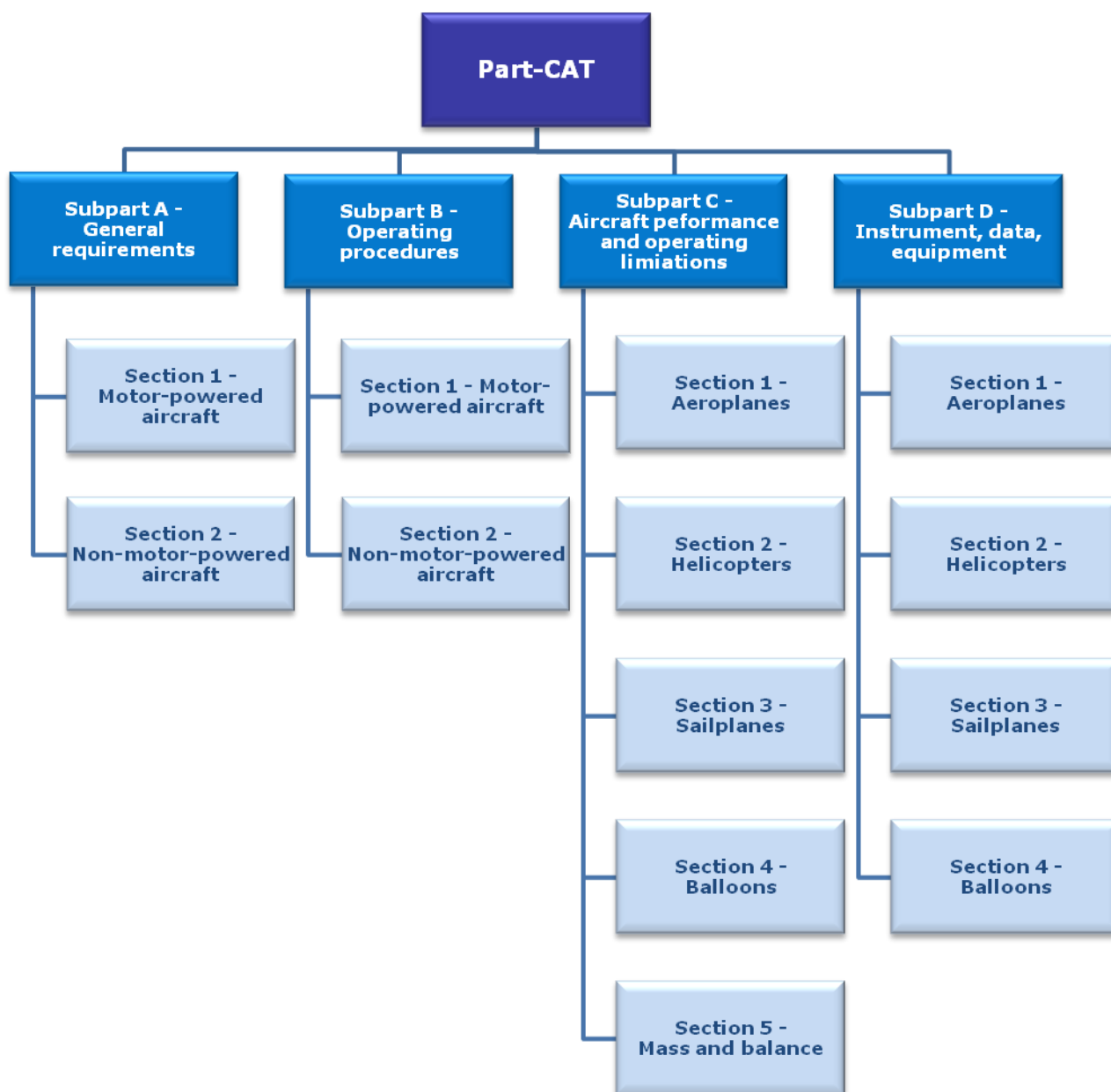
Daļa, noteikumu atsauces	Darbības joma	Atsauce uz RMP
ORO.GEN.120	Nodrošināt GM par to, kā pierādīt, ka, piesakot apstiprināšanai alternatīvu līdzekli atbilstības panākšanai, ir panākts īstenošanas noteikumu drošības mērķis.	MDM.094. punkta a) un b) apakšpunkts
ORO.GEN 2. sadaļa	Ņemot vērā jaunāko virzību ICAO (jaunā 19. pielikuma publicēšana), pārskatīt prasības, jo īpaši, lai pārvaldītu drošības riskus, ko rada mijiedarbība ar citām organizācijām/ ko labāk var pārvaldīt tās organizācijas, ar kurām sadarbojas pašu organizācija.	MDM.094. punkta a) un b) apakšpunkts
ORO.AOC.125	Iekļaut tos gaisa kuģu nekomerciālas ekspluatācijas veidus, kam vajadzīga AOC.	OPS.075

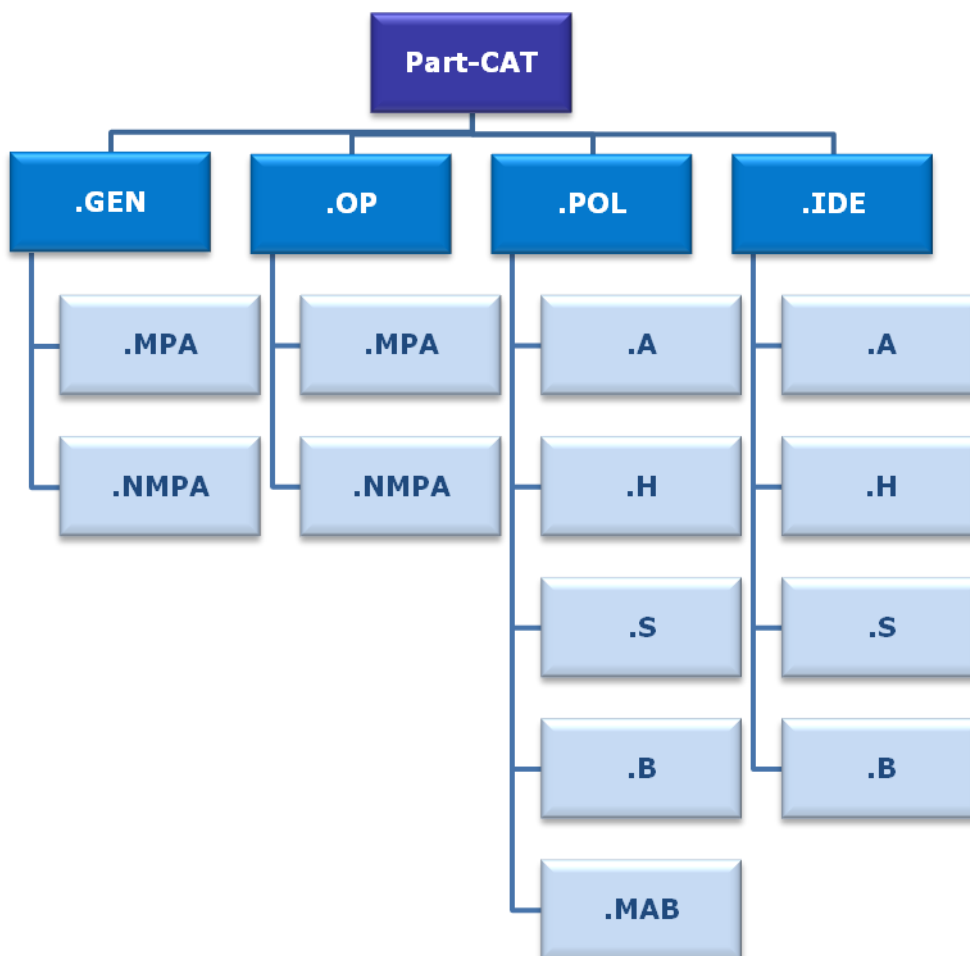
Daļa, noteikumu atsauces	Darbības joma	Atsauce uz <i>RMP</i>
ORO.FC	Pārskatīt un atjaunināt apkalpes darba optimizācijas noteikumus, ņemot vērā pāris iepriekšējos gados gūto pieredzi.	OPS.094
ORO.FC	Izstrādāt alternatīvu apmācības un kvalifikācijas programmu helikopteru ekspluatācijai komercpārvadājumos gaisā.	OPS.088. punkta a) un b) apakšpunkts

IV pielikums – CAT (A, H) daļa

I. Tvērums

227. CAT daļā ir tehniskās prasības lidmašīnu, helikopteru, planieru un gaisa balonu komercekspluatācijai. Tajā ir četras apakšdaļas, kas sīkāk iedalītas sadaļās, kur ir konkrēti noteikumi attiecīgajai gaisa kuģa kategorijai. Dažas sadaļas sīkāk iedalītas nodaļās.
228. Apakšdaļu uzbūve atbilst Pamatregulas IV pielikuma pamatprasībām, EU-OPS/JAR-OPS 3 un ICAO 6. pielikuma I daļai.
229. Noteikumu uzbūve, jo īpaši sadaļu un nodaļu uzbūve, izstrādāta tā, lai gaisa kuģu papildu kategorijām vai īpašiem ekspluatācijas veidiem piemērojamās prasības vēlāk varētu pievienot, negrozot esošo noteikumu formulējumu vai uzbūvi. Jānorāda, ka nākamajos noteikumu izstrādes uzdevumos tiks izstrādātas dirižabjiem, gaisa kuģiem ar pagriežamiem propelleriem un bezpilota aviācijas sistēmām piemērojamās prasības.
230. 9. un 10. diagrammā – CAT daļas uzbūves pārskats.
231. Šis skaidrojums attiecas tikai uz sadaļām par lidmašīnu un helikopteru ekspluatāciju CAT:
- CAT.GEN.MPA;
 - CAT.OP.MPA;
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB;
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

9. diagramma. CAT daļas uzbūve – Virsraksti

10. diagramma. CAT daļas uzbūve – Noteikumu identifikatori**II. Atsauksmju pārskats**

232. Atsauksmju iesniedzēji kopumā atbalstīja CAT daļas *CRD* redakciju.
233. Vairākums ieinteresēto personu atbalstīja ierosināto noteikumu atbilstības līmeni *EU-OPS* un *JAR-OPS 3*, ierosināto īstenošanas noteikumu un *AMC* dokumentu līdzsvaru, kā arī ierosināto noteikumu uzbūvi.
234. Dažās jomās tika paustas bažas par *CRD* tekstu attiecībā uz helikopteru ekspluatāciju *CAT*, turpretī attiecībā uz lidmašīnu ekspluatāciju *CAT* vairākums teksta daļu guva vispārēju atbalstu.

III. Neatbilstību pārskats***Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3***

235. Īstenošanas noteikumos saglabāti tie *EU-OPS* un *JAR-OPS 3* noteikumi, kuru mērķis ir drošība. Tie *EU-OPS* un *JAR-OPS 3* noteikumi, kuros skaidri norādīti drošības mērķa sasniegšanas līdzekļi, ir iekļauti *AMC*. Daudzos gadījumos *EU-OPS* un *JAR-OPS 3* papildinājumi tika uzskatīti par līdzekļiem atbilstības panākšanai un

transponēti kā AMC. Tajos gadījumos, kad nebija iespējams skaidri nošķirt drošības mērķi un drošības mērķa sasniegšanas līdzekļus, noteikuma formulējums tika iekļauts īstenošanas noteikumos.

236. Tajos gadījumos, kad bija vajadzīga samērīgāka pieeja, Aģentūra ierosināja noteikuma formulējumā iekļaut kā drošības mērķi, tā AMC. Tomēr Aģentūra būtiski negrozīja pašus noteikumus, vienīgi nodalīja īstenošanas noteikumu un AMC līmeņus.
237. Būtu arī jānorāda, ka OPS 1 005. punkta a) apakšpunkta 1. papildinājums "B klases lidmašīnu ekspluatācija", OPS 3 005. punkta f) apakšpunkta 1. papildinājums "Nelielu helikopteru ekspluatācija (tikai dienā saskaņā ar VFR (vizuālo lidojumu noteikumiem))" un OPS 3 005. punkta g) apakšpunkta 1. papildinājums "Ekspluatācija vietējā teritorijā (VFR lidojumi tikai dienā)" tika atbilstīgi transponēti attiecīgajās sadaļās.
238. Tomēr Aģentūra uzskata, ka šie noteikumu vēl jāpārskata attiecībā uz samērīgumu un atvieglojumu kritērijiem, ko piemēro EU-OPS/JAR-OPS 3. Tāpēc Aģentūra savā noteikumu izstrādes programmā plānos uzdevumu pārskatīt CAT noteikumus par gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, un to izmantošanu noteiktās teritorijās.
239. Juridisku iemeslu dēļ tika svītrots īstenošanas noteikumiem alternatīvs EU-OPS un JAR-OPS 3 noteikumu formulējums; šādas alternatīvas jāizskata, ievērojot Pamatregulas 14. pantā noteiktās procedūras. AMC līmenī iekļautie EU-OPS un JAR-OPS 3 noteikumi, kuros bija alternatīvi AMC un nebija norādīts, ka prasības drošības mērķa sasniegšanai ir pilnīgi izpildītas, tika svītroti; tomēr ekspluatantiem šādi alternatīvi AMC jāizvērtē, izmantojot procedūru, ko piemēro alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai, ja ir pierādīts, ka drošības mērķi iespējams sasniegt.
240. Tika svītroti AMC dokumentā transponētie noteikumi, kuri kompetentajai iestādei jāapstiprina kā alternatīvi līdzekļi atbilstības panākšanai, jo uz tiem attiecas procedūra, ko piemēro alternatīviem līdzekļiem atbilstības panākšanai.
241. Ir saglabāti EU-OPS/JAR-OPS 3 noteikumi, uz kuriem attiecas arī Pamatregulas IV pielikums, un tiem pievienota atsauce uz Pamatregulu.
242. EU-OPS/JAR-OPS 3 noteikumi, kas satur skaidrojumu, ir transponēti kā GM; piezīmes ir pārveidotas vai nu par AMC noteikumiem, zemteksta piezīmes — transponētas GM, vai — ja tām nav bijusi pietiekama pievienotā vērtība — svītrotas.
243. Noteikumi ar prasību "pieņemams Iestādei" visās apakšdaļās konsekventi iestrādāti kā "ekspluatants ekspluatācijas rokasgrāmatā norāda...". Aģentūra šādu pieeju pieņēma, lai noteiktu konkrētu kārtību, kāda jāievēro, lai kompetentajai iestādei norādītu uz šādu informāciju.
244. Nākamajā tabulā ir pārskats par tišām neatbilstībām EU-OPS/JAR-OPS 3. Sīkāk raksturota arī neatbilstību būtība un pamatojums.

6. tabula. Neatbilstība EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3 125. punkta a) apakšpunkta 4. daļa	CAT.GEN.MPA.180. punkta a) apakšpunkta 5. daļa	Jābūt apstiprinātai AOC kopijai, turpretī EU-OPS/JAR-OPS 3 bija prasīts AOC oriģināls vai kopija.	Pielāgojums ICAO 30. grozījumam.
Nepiemēro	CAT.GEN.MPA.180. punkta a) apakšpunkta 9. daļa	Jābūt lidojuma žurnālam, turpretī EU-OPS/JAR-OPS 3 tā nebija obligāta prasība.	Atbilstība Čikāgas konvencijas 29. pantam.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Pirms izolēta lidlauka izmantošanas par lidmašīnu lidojuma galapunkta lidlaukiem jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums.	Izolēta lidlauka izmantošana lielākā mērā saistīta ar gaisa kuģa un pasažieru apdraudējumu nekā tad, ja veic darbības, kad pieejams galapunkta rezerves lidlauks. Tas, vai lidlauks ir vai nav izolēts lidlauks, bieži atkarīgs no gaisa kuģa, kuru paredzēts ekspluatēt attiecīgajā lidlaukā. Tādēļ kompetentajai iestādei būtu jāizvērtē, vai riska mazināšanai ir izmantoti visi iespējamie līdzekļi.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Degvielas izmantošanas stratēģijai un visām tās izmaiņām jāsaņem iepriekšējs apstiprinājums.	Aģentūra piekrīt ieinteresētajām personām, ka degvielas izmantošanas stratēģijai piemērojamās prasības ir būtiski svarīgas drošības prasības, un tāpēc jāprasa iepriekšējs apstiprinājums.
JAR-OPS 3 005. punkta c) apakšpunkta 1. papildinājums	Nepiemēro	Visā HV režīma diapazonā svītrots īslaicīgs lidojums.	Tika atzīts, ka tas ir pretrunā Pamatregulas IV pielikuma 4.a punktam.

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3.620	CAT.POL.MAB.100. punkta f) apakšpunkts	Iekļauts papildu kritērijs kravas vienību standartmasas, kas nav pasažieru un bagāžas masa, apstiprināšanai.	Lai ekspluatantiem nodrošinātu lielāku rīcības brīvību.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105. punkta a) apakšpunkts	Svītrotā prasība par masas un līdzsvara dokumentos trūkstošu datu apstiprināšanu.	Paredzēts, ka šie dati nav zuduši, bet iestrādāti citos dokumentos.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105. punkta e) apakšpunkts	Paplašināti noteikumi par masas un līdzsvara dokumentāciju, lai iekļautu dažādas lidmašīnā uzstādītas datorizētas masas un līdzsvara sistēmas.	Lai iekļautu iepriekš neiekļautas sistēmas.
1.635	CAT.IDE.A.110	Atjauninātas prasības par elektrības rezerves drošinātājiem.	Atbilst ICAO un JAA NPA-OPS 43 ³⁷
1.665	CAT.IDE.A.150	Ieviestas prasības A un B klases lidmašīnām attiecībā uz TAWS.	Atbilst JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Svītrotā sākotnējās prasības, ko piemēro ierīcei lidojumos apledošanas apstākļos, pirmā daļa.	Šī prasība jau iekļauta pamatprasību 2.a.5. punktā.
Noteikumi par reģistrācijas ierīcēm	CAT.IDE.A/H.185/ 190/195/200	Atjauninātas prasības <i>FDR</i> . Obligāta prasība — datu pārraides reģistrators.	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Svītrots noteikums par halona obligātu lietošanu.	Lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 1005/2009 ⁴²

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Ierīces aizsardzībai pret īssavienojumu.

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pito apsildes darbības traucējumi, *TAWS B, HF*.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) IA tipa *FDR* un degvielas kodi.

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Savstarpējās datu pārraides reģistratori jaunās lidmašīnās.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) IVA tipa *FDR*.

⁴² Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 16. septembra Regula (EK) Nr. 1005/2009 par ozona slāni noārdošām vielām. *OV L 286, 31.10.2009., 1. lpp.*

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Mazās lidmašīnās jābūt ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmai (<i>UTR</i>). 2. Ieviesta <i>UTR</i> definīcija.	1. JAA NPA 26-20 ⁴³ . 2. Lai nodrošinātu elastīgus esošo konstrukciju risinājumus.
1./3.680	Nepiemēro	Svītrota prasība par kosmiskās radiācijas indikatoru.	Svītrots, jo Pamatregulā, kurā ir tikai drošības riska mazināšanas noteikumi, nav juridiskā pamata šo noteikumu, t. i., veselības jautājumu, transponēšanai, kā arī tādēļ, lai novērstu citu Kopienas tiesību aktu dublēšanu (Padomes 1996. gada 13. maija Direktīva 96/29/ <i>Euratom</i> ⁴⁴).

Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

245. Nākamajā tabulā ir pārskats par tām ICAO 6. pielikuma prasībām, kuras, šķiet, vai nu nav transponētas, vai arī ir transponētas tādā veidā, kas nenodrošina vismaz ICAO 6. pielikuma standartiem atbilstīgu drošības līmeni.

7. tabula. Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikums, I daļa, 6.3.1.2.3. punkts	CAT.IDE.A.190. punkta a) apakšpunkta 1. daļa un b) apakšpunkta 3. daļa	CAT.IDE. daļā noteiktos I tipa <i>FDR</i> uzstādīšanas termiņus piemēro <i>CofA</i> , kuri izdoti pēc 1990. gada jūlija, nevis 1989. gada janvāra.

⁴³ NPA Nr. 26-20 ĶERMEŅA AUGŠDAĻAS IEROBEŽOTĀJSISTĒMAS UZSTĀDĪŠANA TRANSPORTA (PASAŽIERU) LIDMAŠĪNĀS, KURU MAKSIMĀLĀ PACELŠANĀS MASA IR < 5700 KG.

⁴⁴ Padomes 1996. gada 13. maija Direktīva 96/29/*Euratom*, kas nosaka drošības pamatstandartus darba ņēmēju un iedzīvotāju veselības aizsardzībai pret jonizējošā starojuma radītajām briesmām, *OV L 159, 29.06.1996., 1.-114. lpp.*

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikums, I daļa, 6.3.1.2.4. punkts	CAT.IDE.A.190. punkta a) apakšpunkta 1. daļa un b) apakšpunkta 2. daļa	CAT.IDE daļā noteiktos II tipa <i>FDR</i> uzstādīšanas termiņus piemēro <i>CofA</i> , kuri izdoti pēc 1990. gada jūlija, nevis 1989. gada janvāra.
6. pielikums, I daļa, 6.3.1.2.12. un 6.3.1.2.13. punkts	CAT.IDE.A.190	Nav ieviests dažu parametru mērīšanas un ierakstīšanas maksimālais intervāls.
6. pielikums, I daļa, 6.3.1.3. punkts	CAT.IDE.A.190	Nav ieviesta prasība par novecojušas <i>FDR</i> atmiņas vides lietošanas pārtraukšanu.
6. pielikums, I daļa, 6.3.2.1.1. punkts	CAT.IDE.A.185. punkta a) apakšpunkts	Nav ieviesta prasība par <i>CVR</i> uzstādīšanu vieglajās lidmašīnās.
6. pielikums, I daļa, 6.3.2.2. punkts	CAT.IDE.A.185	Nav ieviesta prasība par novecojušas <i>CVR</i> atmiņas vides lietošanas pārtraukšanu.
6. pielikums, I daļa, 6.3.2.3. punkts	CAT.IDE.A.185. punkta b) apakšpunkts	Nav ieviesta <i>CVR</i> modernizācija attiecībā uz ierakstīšanas laika pagarināšanu līdz divām stundām.
6. pielikums, I daļa, 6.3.3.1.2. punkts	CAT.IDE.A.195	Nav ieviesta datu pārraides sakaru reģistrācijas modernizācija.
6. pielikums, I daļa, 6.3.3.3. punkts	CAT.IDE.A.195	Nav ieviesta datu pārraides sakaru reģistrācijas un <i>CVR</i> reģistrācijas savstarpējā saikne.
6. pielikums, I daļa, 6.3.4.5.2. punkts	CAT.IDE.A.200	Nav ieviesta prasība par diviem kopējiem reģistratoriem lidmašīnās, kuru <i>MCTOM</i> pārsniedz 15 000 kg.
6. pielikums, I daļa, 6.5.2.1. punkta b) apakšpunkts	CAT.IDE.A.285	Nav ieviesta prasība uzvilkt glābšanas vesti visās pārējās sauszemes lidmašīnās (kuras neekspluatē saskaņā ar 5.2.9 vai 5.2.10) lidojumos virs ūdens tālāk par nolaišanās trajektorijas attālumu.
6. pielikums, I daļa, 6.6. punkts	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE ir izņēmumi attiecībā uz papildu izdzīvošanas aprīkojumu, kas nav paredzēti <i>ICAO</i> .
6. pielikums, I daļa, 6.19.2. un 6.19.3. punkts	CAT.IDE.A.350	Nav ieviesta prasība par uztvērējraidītāja, kas informē par barometrisko augstumu, izšķirtspēju 7,62 m attālumā.

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikums, I daļa, 8. papildinājums, 3.1. punkts	CAT.IDE.A.185. punkta d) un e) apakšpunkts	CAT.IDE apakšdaļā noteikto prasību sākt ierakstu pilota kabīnes pārbaūžu laikā nepiemēro visām lidmašīnām; to nosaka lidmašīnai izsniegtā <i>CofA</i> datums.
6. pielikums, I daļa, 8. papildinājums, 4. punkts	Nepiemēro	Nav ieviestas prasības par aviācijas attēlu reģistrācijas ierīcēm.
6. pielikums, I daļa, 8. papildinājums, 6. punkts	Nepiemēro	Nav ieviestas prasības par gaisa kuģa datu reģistrācijas sistēmām (<i>ADRS</i>).
6. pielikums, I daļa, 8. papildinājums, 7.1. punkts	Nepiemēro	Nav ieviestas prasības uzraudzīt lidojumu parametru reģistratorā un lidojuma datu ieguves iekārtā (<i>FDAU</i>) iebūvētās funkcijas.
6. pielikums, III daļa, 4.3.1.3. punkts	CAT.IDE.H.190	Nav ieviesta prasība par tehnoloģiski novecojušas <i>FDR</i> atmiņas vides lietošanas pārtraukšanu.
6. pielikums, III daļa, 4.3.1.4. punkts	CAT.IDE.H.190. punkta b) apakšpunkts	CAT.IDE apakšdaļā noteikts, ka atbilstīgi konkrētā <i>CofA</i> kategorijai un izdošanas datumam vajadzīgais reģistrācijas ilgums var būt mazāks par 10 stundām.
6. pielikums, III daļa, 4.3.2.2. punkts	CAT.IDE.H.185	Nav ieviesta prasība par tehnoloģiski novecojušas <i>CVR</i> atmiņas vides lietošanas pārtraukšanu.
6. pielikums, III daļa, 4.3.2.3. punkts	CAT.IDE.H.185. punkta b) apakšpunkts	Nav ieviesta <i>CVR</i> modernizācijas prasība par ierakstīšanas laika pagarināšanu.
6. pielikums, III daļa, 4.8.2. un 4.8.3. punkts	CAT.IDE.H.240	Nav ieviestas prasības hermetizētiem helikopteriem.
6. pielikums, III daļa, 5. papildinājums, 3. punkts	CAT.IDE.H.185. punkta d) un e) apakšpunkts	CAT.IDE apakšdaļā noteikto prasību sākt ierakstu pilota kabīnes pārbaūžu laikā nepiemēro visiem helikopteriem. Šis laiks atkarīgs no konkrētā <i>CofA</i> izdošanas datuma.

6. pielikuma I/III daļas atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums
6. pielikums, III daļa, 5. papildinājums, 4. punkts	Nepiemēro	Nav ieviesta prasība par aviācijas attēlu reģistrācijas ierīcēm.
6. pielikums, III daļa, 5. papildinājums, 6. punkts	Nepiemēro	Nav ieviestas prasības uzraudzīt lidojumu parametru reģistratorā un lidojuma datu ieguves iekārtā (FDAU) iebūvētās funkcijas.
6. pielikums, I daļa, C pievienojums	Skrejceļa virsmas stāvoklis	Definīcija atbilst EU-OPS/JAR-OPS 3. Noteikumu izstrādes uzdevumā OPS.005 būs iekļauta skrejceļa virsmas stāvokļa definīcijas pārskatīšana.
6. pielikums, III daļa, A pievienojums	A/B kategorija helikopteriem	Definīcijas pielāgotas CS definīcijām (JAR-OPS 3).

IV. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts

246. Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, tika norādīti vairāki jautājumi, kas — ja tie būtu jārisina šajā atzinumā — tālu pārsniegtu Aģentūras pilnvaras attiecībā uz pašreizējo noteikumu satura transponēšanu. Tomēr šie jautājumi tika dokumentēti un tie tiks risināti atsevišķos noteikumu izstrādes uzdevumos, lai ieinteresētās personas varētu atbilstīgi piedalīties apspriešanas procesā. Tabulā apkopots šo ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.

8. tabula. Ierosinātie noteikumu izstrādes uzdevumi

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz RMP
I pielikums, CAT daļa, SPA daļa, NCC daļa, NCO daļa, SPO daļa	OPS īstenošanas noteikumu un AMC/GM pirmajā redakcionālajā pārskatīšanā būs uzdevums OPS.047, kurā tiks precizēta atsevišķa skrejceļa definīcija un konkrēti punkti, lai panāktu atbilstību Atzinumā neiekļautiem ICAO 6. pielikuma jaunākajiem grozījumiem. Šo noteikumu izstrādes uzdevumu paredzēts sākt 2013. gadā.	OPS.005 "EASA OPS īstenošanas noteikumu atjaunināšana"

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz <i>RMP</i>
OPS	Noteikumu pārskatīšana, ņemot vērā prasības, ko piemēro attiecībā uz sākotnēju vai nepārtrauktu lidojumderīgumu un ko tāpēc piemērotāk būtu iekļaut 21., 145. daļā vai M daļā.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Viendzinēja helikopteru ekspluatācija virs nelabvēlīga apvidus ārpus blīvi apdzīvotām teritorijām.	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Gaisa kuģa svēršanas prasību vispārēja izvērtēšana, lai tās iekļautu M daļā. Proti, ieinteresētās personas prasīja pārskatīt gaisa kuģu svēršanā iesaistītās pilnvarotās personas, lai izvērtētu, vai svēršanu drīkst uzticēt ne vien M daļā/145. daļā minētajām organizācijām, bet arī trešajām pusēm, kas savā darbībā ievēro apstiprinātu organizāciju kvalitātes sistēmas.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Priekšlikums ieviest prasību, ka apkalpes iekšējo sakaru sistēmai jābūt visos gaisa kuģos neatkarīgi no to lieluma, ja attiecīgā tipa gaisa kuģa apkalpē ir vairāki locekļi. Faktiski jau tagad šāda sistēma ir daudzās viendzinēja vieglajās lidmašīnās, ko izmanto pamatapmācībai.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Priekšlikums ar mērķi radīt iespēju helikopteru nosēšanās gaismām izmantot jaunas tehnoloģijas (piem., <i>LED</i>), kas alternatīvā veidā var nodrošināt tādu apgaismojumu, lai "apgaismotu zemes virsmu helikoptera priekšā un aizmugurē, kā arī abos helikoptera sānos".	OPS.065
CAT.IDE.H.130. punkta i) apakšpunkts	Priekšlikums prasībai par karšu turētāja uzstādīšanu visos nakts lidojumos.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Līdztekus pārnēsājamiem avārijas vietas raidītājiem jāatzīst arī citi pieņemami līdzekļi: tie var būt tikpat efektīvi kā <i>ELT (AD)</i> — īpaši tāpēc, ka avārijas brīdī var atdalīties <i>ELT (AD)</i> antena.	OPS.065

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz <i>RMP</i>
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPS E apakšdaļas rūpīga pārbaude. Galvenokārt tas attiecas uz APV lidojumu noteikumiem, <i>LTS CAT I</i> darbībām, <i>OTS CAT II</i> darbībām un darbībām, kad izmanto <i>EVS</i> , jaunākajiem <i>ICAO SARP</i> grozījumiem, tādām jaunākajām tehnoloģijām kā mākslīgās redzamības sistēmas (<i>SVS</i>).	OPS.083
CAT daļa	<p>Pielīdzināšana <i>ICAO</i>:</p> <p>i) datu pārraides sakaru reģistrācija — <i>JAA NPA-OPS.48A</i> transponēšana. Prasības par datu pārraides sakaru reģistrēšanu reglamentētā reģistrācijas ierīcē piemērošana visām lidmašīnām un helikopteriem, kur izmanto datu pārraides sakarus;</p> <p>ii) jaunas prasības pārvadāšanas jomā turbodzinēju lidmašīnām, kuru <i>MCTOM</i> ir zem 5700 kg un kurās ir uzstādītas <i>FDR</i> vai <i>ADRS</i>, vai <i>AIR</i> un <i>CVR</i> vai <i>CARS</i>;</p> <p>iii) lidmašīnās un helikopteros pārtraukt reģistrācijas ierīču lietošanu, kurās izmanto frekvences modulāciju un kurās datus ieraksta magnētiskajā lentē;</p> <p>iv) lidmašīnas, kuru <i>MCTOM</i> ir lielāka par 15 000 kg un kuru <i>TC</i> pirmo reizi izdots 01.01.2016. vai vēlāk, un kurās jābūt gan <i>CVR</i>, gan <i>FDR</i>, jāuzstāda divi kopēji reģistratori (<i>FDR/CVR</i>);</p> <p>v) lidmašīnām un helikopteriem noteiktā <i>CVR</i> ieraksta laika pagarināšana līdz 2 stundām (ne tikai tiem, kuru <i>TC</i> pirmo reizi izdots 01.01.2016. vai vēlāk).</p>	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
CAT daļa	<p><i>FDR</i> parametru saraksta atjaunināšana, iekļaujot parametru veikspēju, lai panāktu atbilstību ED-112.</p> <p><i>FDR</i> tehniskās apkopes noteikumu pārskatīšana (ņemot vērā aviācijas nelaimes gadījumu izmeklēšanas komisijas ieteikumu).</p>	OPS.023 MDM.099

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz <i>RMP</i>
CS-29	<p>CS-29 rotorplānu <i>HV</i> diagrammas rūpīga pārskatīšana.</p> <p>Pārskatīt CS-29 un apsvērt iespēju izstrādāt <i>TC</i> pamata papildinājumu un pārskatīt <i>HFM</i> helikopteriem, kas ir ekspluatācijā, ņemot vērā atkāpi JAR-OPS 3 005. punkta c) apakšpunkta I papildinājumā.⁴⁵</p>	27&29.027

V. CAT.GEN A apakšdaļa — Vispārējās prasības

247. Šajā apakšdaļā ir vispārējās prasības ekspluatācijai *CAT*. Tai ir divas sadaļas:

- 1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis; un
- 2. sadaļa — Gaisa kuģis bez dzinēja.

248. Šajā atzinumā aplūkotas tikai 1. sadaļas prasības.

CAT.GEN.MPA 1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis

Vispārīga informācija

249. Šajā sadaļā daļēji transponēta EU-OPS B apakšdaļa un JAR-OPS 3. Šī sadaļa attiecas uz NPA OPS.GEN I, V, un VI sadaļu un OPS.CAT I sadaļu.

ORO daļā transponētie EU-OPS/JAR-OPS 3 noteikumi

250. ORO daļā transponēti un šajā sadaļā nav iekļauti šādi B apakšdaļas noteikumi:

- OPS 1/3.005. punkts "Vispārējās prasības" iekļauts Gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumu regulas M daļā, Pamatregulas pamatprasībās, ORO.FC;
- OPS 1/3.030. punkts "Obligāto iekārtu saraksti — ekspluatanta pienākumi" iekļauts ORO.MLR;
- OPS 1/3.035. punkts "Negadījumu novēršanas un lidojumu drošības programma" iekļauts ORO.GEN.200;
- OPS 1/3.037. punkts iekļauts ORO.GEN.200;
- OPS 1/3.155. punkts iekļauts ORO.SEC;
- OPS 1/3.165. punkts "Noma" iekļauts ORO.AOC.

⁴⁵ Skat. arī 1. tabulu šajā atzinumā, kur minēts, ka atvieglojumi nav transponēti tāpēc, ka tas ir pretrunā Pamatregulas IV pielikuma 4.a punktam.

CAT.GEN.MPA.100 Apkalpes pienākumi

251. Šajā noteikumā transponēts OPS1./3.085. punkta a), b) un d) apakšpunkts. Ņemot vērā diskusijas Gaisa satiksmes drošības komitejā, tika pievienota b) apakšpunkta 5. daļa, lai ieviestu īpašus noteikumus apkalpes locekļiem, kuri strādā pie vairāk nekā viena ekspluatanta. Tie elementi, uz kuriem jau attiecas Pamatregulas IV pielikums, ir saglabāti, un tajos pievienota atsauce uz IV pielikumu.

CAT.GEN.MPA.105 Kapteiņa pienākumi

252. Šajā noteikumā transponēts OPS 1/3 085. punkta f) apakšpunkts. Lai vienā noteikumā iekļautu visus kapteiņa pienākumus, šajā noteikumā ir apvienoti: OPS 1/3 330. punkts un OPS 1 420. punkta d) apakšpunkta 2. daļa un d) apakšpunkta 3. daļa.

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

253. Ierosinātie īstenošanas noteikumi izstrādāti, ņemot vērā EU-OPS un JAR-OPS 3 pašreizējās prasības, kurās izdarīti vairāki būtiski grozījumi.

- Elektronisko dokumentu, kuriem jābūt gaisa kuģī, klāsts papildināts ar apliecībām un rokasgrāmatām, lai ņemtu vērā to, ka aizvien plašāk tiek izmantoti elektroniski līdzekļi. Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 1999/93/EK par Kopienas elektronisko parakstu sistēmu⁴⁶ noteikts elektronisko dokumentu oriģinālu mehānisms, t. i., elektroniskais paraksts.
- Ja gaisa kuģī AOC oriģināla vietā ir kopija, tai jābūt apstiprinātai kopijai, turpretī EU-OPS/JAR-OPS 3 šādas prasības nebija. Grozījumi tika izdarīti, lai panāktu atbilstību ICAO 6. pielikuma standartiem. Attiecīgajā ED lēmumā būs norādīts, kā jāpilda šis noteikums.
- Gaisa kuģī jābūt lidojuma žurnālam, turpretī EU-OPS/JAR-OPS 3 tā nebija obligāta prasība. Grozījumi tika izdarīti, lai panāktu atbilstību Čikāgas konvencijas 29. pantam. Lidojumu žurnāls un tajā iekļautā informācija var būt pieejams dažādās sistēmās vai dokumentos.
- Vienkāršības un skaidrības labad tika apvienoti EU-OPS un JAR-OPS 3 trīs atsevišķos punktos iekļautie noteikumi par apliecībām, rokasgrāmatām un citu informāciju, kam jābūt gaisa kuģī.
- Tagad noteikumos skaidri norādīts, ka jābūt tikai reģistrācijas apliecības, lidojumderīguma apliecības un radionavigācijas sakaru izmantošanas licences oriģinālam, tādējādi atspoguļojot EU-OPS/JAR-OPS 3 nolūku.
- Atsauce uz dokumentiem, kas saistīti ar bīstamu kravu pārvadāšanu, pārvietota SPA daļā.
- Atkāpe, saskaņā ar kuru konkrētos apstākļos atsevišķus dokumentus ļauj glabāt lidlaukā vai ekspluatācijas vietā, ir grozīta, iekļaujot masas un līdzsvara dokumentus, jo lidlaukā jāglabā šo dokumentu kopija.

⁴⁶OV L 13, 19.01.2000., 12.–20. lpp.

CAT.GEN.MPA.200 Bīstamu priekšmetu pārvadājumi

254. Šajā CAT.GEN punktā noteiktās prasības attiecas uz gadījumiem, kad bīstamus priekšmetus drīkst pārvadāt bez atļaujas, kas izdota saskaņā ar SPA.DG. Tas attiecas, piemēram, uz tādiem priekšmetiem pasažieru bagāžā, ko parasti uzskata par bīstamiem. Šajā punktā noteikts arī tas, ka apkalpes locekļi jāinformē par to, kā atklāt netīši ienestus bīstamus priekšmetus.
255. Aģentūra izvēlējusies izmantot atsauci uz ICAO Tehniskajām instrukcijām, ar šo pieeju jau iepazīstinot NPA dokumentā. Šī atsauce ir norādīta īstenošanas noteikumos. Tehnisko instrukciju daļas šajos noteikumos vispār nav iekļautas. Tāpēc CAT.GEN un SPA.DG prasības ir īsākas nekā tām līdzvērtīgās prasības EU-OPS R apakšdaļā un JAR-OPS 3 R apakšdaļā. Ir citētas tikai tās Tehnisko instrukciju prasības, kurās noteikti konkrēti ekspluatanta pienākumi.

VI. CAT.OP B apakšdaļa — Ekspluatācijas procedūras

256. Šajā apakšdaļā ir prasības CAT ekspluatācijas procedūrām. Tai ir divas sadaļas:
- 1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis; un
 - 2. sadaļa — Gaisa kuģis bez dzinēja.

Šajā atzinumā aplūkota tikai 1. sadaļa.

CAT.OP.MPA 1. sadaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis**Vispārīga informācija**

257. Šajā sadaļā daļēji transponēta gan EU-OPS D apakšdaļa un E apakšdaļas daļas, gan JAR-OPS 3.

Salīdzinājums ar EU-OPS/JAR-OPS 3

258. EU-OPS E apakšdaļas/ JAR-OPS 3 noteikumi, kas neattiecas uz ekspluatāciju sliktas redzamības apstākļos (LVO), transponēti CAT.OP.MPA.110. Tie ir noteikumi OPS 1/3 430. punkta daļās, kā arī attiecīgie OPS 1/3.430. punkta 1. papildinājuma (jauns) un OPS 1 320. punkta c) apakšpunkta 2. papildinājuma noteikumi. OPS 1/3.430. punkta 1. papildinājums (vecais) nav transponēts, jo 2011. gada jūnijā to aizstāja 1. papildinājums (jaunais).
259. EU-OPS/JAR-OPS 3 noteikumi par samazinātu minimālo vertikālo intervālu (RVSM), ETOPS, obligātajiem navigācijas iekārtu darbības parametriem (MNPS) un noteiktas precizitātes navigāciju (PBN) tika pārvietoti SPA daļas attiecīgajās apakšdaļās.
260. AMC tika transponēti vairāki papildinājumi, kur aplūkoti līdzekļi drošības mērķa sasniegšanai, un tie tiks atspoguļoti attiecīgajā Aģentūras lēmumā; šī pieeja izmantota šādiem papildinājumiem:
- OPS 1 255. punkta 1. papildinājums "Degvielas politika";
 - OPS 1 270 punkta 1. papildinājums "Bagāžas un kravas izvietošana";

- OPS 1 305 punkta 1. papildinājums "Degvielas uzpildīšana/degvielas noliešana, pasažieriem kāpjot lidmašīnā, esot lidmašīnā vai izkāpjot no lidmašīnas"; un
 - OPS 1/3.430. punkta 1. papildinājums (jauns).
261. Citās daļās un noteikumu dokumentos transponēti un šajā sadaļā nav iekļauti šādi D apakšdaļas noteikumi:
- OPS 1 311. punkts transponēts ORO.CC;
 - OPS 1 390. punkts "Kosmiskā radiācija" iekļauts Padomes Direktīvā 96/29/Euratom; un
 - OPS 1 420. punkts iekļauts Regulā (EK) Nr. 996/2010⁴⁷, ORO.GEN M daļā un SERA daļā, CAT.GEN.MPA.105. punkta c) un d) apakšpunktā, SPA.DG un ORO.SEC.

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

262. Šajā noteikumā transponēts OPS 1/3 220. punkts. Šā noteikuma darbības joma paplašināta, lai iekļautu lidojumus, kurus sāk vai beidz vietā, kas nav lidlauks. Drošības apsvērumu dēļ noteikts, ka ekspluatācijas vietas nedrīkst izmantot sarežģītu lidmašīnu ekspluatācijai CAT.

CAT.OP.MPA.106 Izolētu lidlauku izmantošana lidmašīnām

263. Aģentūra ierosina, ka pirms izolēta lidlauka izmantošanas par lidmašīnu komerclidojumu galapunkta lidlauku jāsaņem provizorisks apstiprinājums.
264. Aģentūra atbalstīja ieinteresēto personu un RG viedokli, ka izolēta lidlauka izmantošana gaisa kuģi un pasažierus var apdraudēt daudz lielākā mērā nekā darbības, kad ir pieejams galapunkta rezerves lidlauks. Tas, vai lidlauks ir vai nav izolēts lidlauks, bieži atkarīgs no gaisa kuģa, kuru paredzēts ekspluatēt attiecīgajā lidlaukā. Tādēļ kompetentajai iestādei būtu jāizvērtē, vai, veicot lidojumus uz izolētu lidlauku, ir izmantoti visi iespējamie riska mazināšanas līdzekļi.

CAT.OP.MPA.110 Lidlauka ekspluatācijas obligātie nosacījumi, CAT.OP.MPA.115 Nolaišanās lidojuma metodes lidmašīnām

265. Šajos noteikumos transponēts OPS 1/3.225. punkts un OPS 1/3.430. punkta daļas. Lai uzlabotu noteikumu lasāmību, 1/3.430. punkts tika dalīts, izveidojot divas prasības. Ciktāl praktiski iespējams, noteikuma formulējums tika pārstrādāts un vienkāršots.
266. Kā jau minēts iepriekš, AMC tika transponēti un Lēmumā publicēti šādi OPS 1 430. punkta 1. papildinājuma (jaunā) noteikumi:
- pacelšanās manevri, kad redzamība uz skrejceļa (RVR) ir vienāda ar vai lielāka par 400 m;
 - neprecīzas nolaišanās (NPA) manevri;

⁴⁷

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

- nolaišanās manevri ar vertikāliem norādījumiem (APV);
- CAT I darbības;
- riņķošana;
- vizuālas nolaišanās manevri;
- noteikumi par bojātām vai otršķirīgām lidlauka iekārtām; un
- noteikumi par ziņotās meteoroloģiskās redzamības pārrēķināšanu RVR.

CAT.OP.MPA.115 Nolaišanās lidojuma metodes lidmašīnām

267. Šajos noteikumos transponēts OPS 1/3.225. punkts un OPS 1/3 430. punkta daļas. Lai uzlabotu noteikumu lasāmību, 1/3.430. punkts tika dalīts, izveidojot divas prasības. Ciktāl praktiski iespējams, noteikuma formulējums tika pārstrādāts un vienkāršots.

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

268. Šajā noteikumā transponēts EU-OPS 1 245. punkts. Tajā noteikts, ka turbodzinēju lidmašīnām, kuru apstiprinātā maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija ir 19 vai mazāk sēdvietu un maksimālā pacelšanās masa ir mazāka par 45 360 kg, maksimālo attālumu līdz lidlaukam var palielināt līdz 180 minūtēm, ja to apstiprinājusi kompetentā iestāde. Juridisku iemeslu dēļ pievienots d) apakšpunkts, kurā ir prasības kompetentās iestādes atļaujas saņemšanai.

CAT.OP.MPA.150 Degvielas izmantošanas stratēģija

269. Šajā noteikumā transponēts OPS 1/3 255. punkts. Aģentūra piekrīt ieinteresētajām personām un RG, ka degvielas izmantošanas stratēģijai piemērojamās prasības ir būtiski svarīgas drošības prasības. Ņemot vērā apspriešanos ar ieinteresētajām personām un par CRD saņemtās atsauksmes, Aģentūra saglabājusi savu ierosināto prasību, ka degvielas izmantošanas stratēģija un visas tās izmaiņas iepriekš apstiprina kompetentā iestāde.

270. Kā jau minēts iepriekš, OPS 1 225. punkta 1. papildinājums ticis pārvietots AMC dokumentā un tiks publicēts Lēmumā.

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

271. Šajā noteikumā galvenokārt transponēts OPS 1 260. punkts un OPS 1 265. punkts. Tā mērķis ir nodrošināt arī vajadzīgo saikni ar nākamajiem AMC/GM dokumentiem, ko varētu izstrādāt noteikumu izstrādes uzdevumā (MDM.072) par personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām (PRM) pārvadāšanu; šo izdevumu paredzēts sākt 2012. gadā. Ierosinātais noteikuma formulējums ir pārstrādāts, ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 1107/2006 par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu⁴⁸. Īpaša uzmanība tikusi veltīta 2. panta a) apakšpunktam, kur ir termina "invalīds" vai "persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām" definīcija, kuras tvērums ir nedaudz plašāks nekā līdzvērtīgai definīcijai EU-OPS (sal. JAR-OPS 1 2. sadaļas ACJ OPS 1.260).

⁴⁸OV L 204, 26.07.2006., 1.–9. lpp.

Ņemot vērā arī to, ka ASV *PRM* pārvadāšanas noteikumus (14. CFR, 382. daļa) tagad piemēro Eiropas ekspluatantiem, jānodrošina, lai ierosinātie īstenošanas noteikumi atbilstu Regulas (EK) Nr. 1107/2006 4. panta 1. punkta a) apakšpunktā noteiktajam principam. Tātad ierosinātais noteikumu formulējums ir izstrādāts, lai varētu nodrošināt atbilstību ne vien Regulai (EK) Nr. 216/2008 un attiecīgajiem gaisa kuģu ekspluatācijas īstenošanas noteikumiem, bet arī Regulai (EK) Nr. 1107/2006.

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

272. Šajā noteikumā transponēts OPS 1 390. punkts. Noteikuma formulējums pielīdzināts Atzinumā Nr. 5/2010 par AUR.ACAS⁴⁹ ierosinātajam formulējumam. AUR.ACAS dokuments tika izstrādāts ar mērķi ACAS ar sadursmes novēršanas 7.1. versiju ieviest kā obligātu standartu visā Eiropas gaisa telpā.
273. Ņemot vērā saņemtās atsauksmes, Atzinumā ierosinātas īpašas prasības lidmašīnām un helikopteriem.

VII. CAT.POL C apakšdaļa — Gaisa kuģa veiktspēja un ekspluatācijas ierobežojumi

274. Šajā apakšdaļā ir prasības *CAT* ekspluatācijā iesaistītu gaisa kuģu veiktspējai un ekspluatācijas ierobežojumiem. Tai ir piecas sadaļas:
- 1. sadaļa — Lidmašīnas;
 - 2. sadaļa — Helikopteri;
 - 3. sadaļa — Planieri;
 - 4. sadaļa — Gaisa baloni;
 - 5. sadaļa — Masa un līdzsvars.
275. Šajā atzinumā aplūkota 1., 2. un 5. sadaļa.

CAT.POL.A 1. sadaļa — Lidmašīnas

Vispārīga informācija

276. Šajā sadaļā transponēta EU-OPS F-I apakšdaļa.
277. Šai sadaļai ir četras nodaļas:
- 1. nodaļa — Vispārējās prasības;
 - 2. nodaļa — A klases lidmašīnas;
 - 3. nodaļa — B klases lidmašīnas;
 - 4. nodaļa — C klases lidmašīnas.

⁴⁹Skat. Aģentūras tīmekļa vietnē.

Salīdzinājums ar EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Saglabāts apakšdaļu F–I noteikumu saturs. Tajā veikti redakcionāli labojumi, lai panāktu atbilstību termiņiem citās apakšdaļās. Tajos gadījumos, kad EU-OPS noteikumā tika atļautas alternatīvas metodes, to vai nu pārvietoja AMC vai svītvoja, jo, skaidri nenosakot alternatīvās metodes kritērijus, būtu jāpiemēro 14. panta 6. punktā paredzētā atkāpe.
279. OPS 1 545. punkta b) apakšpunkta 1. daļas 1. papildinājums un c) apakšpunkta 1. daļa tikusi pārvietota AMC.

2. nodaļa — A klases lidmašīnas

280. Noteikuma formulējums saglabāts bez būtiskām izmaiņām.
281. Ņemot vērā saņemtos komentārus, stāvas nolaišanās manevriem ekrāna augstums tika palielināts no 50 līdz 60 pēdām, lai panāktu atbilstību NPA Nr. 25B-267 un JAA Veiktspējas apakškomitejas priekšlikumam.

3. nodaļa — B klases lidmašīnas

282. Noteikuma formulējums saglabāts bez būtiskām izmaiņām.

4. nodaļa — C klases lidmašīnas

283. Noteikuma formulējums saglabāts bez būtiskām izmaiņām.

CAT.POL.H 2. sadaļa — Helikopteri**Vispārīga informācija**

284. Šajā sadaļā transponēta JAR-OPS 3 F–I apakšdaļa.
285. Šai sadaļai ir četras nodaļas:
- 1. nodaļa — Vispārējas prasības;
 - 2. nodaļa — 1. klases parametru helikopteri;
 - 3. nodaļa — 2. klases parametru helikopteri;
 - 4. nodaļa — 3. klases parametru helikopteri.

Helikopteru ekspluatācija sabiedrības interešu teritorijās — CAT.POL.H.225

286. Sabiedrības interešu teritorija ir nosēšanās vieta pie slimnīcas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū. Ja šī vieta nav HEMS ekspluatācijas bāze, tai piemēro atkāpes no 1. klases parametru helikopteriem noteiktajām prasībām, jo nosēšanās laukums ir pārāk mazs, lai varētu veikt A kategorijas procedūru, vai vides šķēršļu dēļ augstuma uzņemšanas slīpums ir pārāk stāvs⁵⁰. Šo noteikumu piemēro HEMS darbībām, kā arī tādiem pārvadājumiem starp slimnīcām, kam nav vajadzīga HEMS atļauja.

⁵⁰ Nosēšanās vietās (pie slimnīcām), kas neatrodas blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū, var piemērot CAT.POL.H noteikumus riska novēršanai, jo tā nav atkāpe no 1. klases parametru helikopteriem piemērojamām prasībām.

287. Eksploatants nosaka sabiedrības interešu teritorijas, kur nav iespējams veikt ekspluatāciju atbilstīgi 1. klases parametriem, un iesniedz pieteikumu, lai saņemtu atļauju veikt ekspluatāciju, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās. Attiecīgajā prasībā iestādēm (ARO.OPS.220) noteikts, ka sabiedrības interešu teritoriju sarakstu kompetentā iestāde pievieno atļaujai.
288. Galīgais priekšlikums ar dažiem redakcionāliem grozījumiem, lai uzlabotu formulējumu un pielīdzinātu to pārējām prasībām, atbilst JAR-OPS 3. Tā kā dalībvalstīs JAR-OPS 3 īsteno atšķirīgi vai neīsteno nemaz, par šo priekšlikumu tika saņemts daudz atsauksmju. Pēc plašām diskusijām ar dalībvalstīm un ekspertiem Aģentūra secināja, ka nav tāda drošības iemesla, kas ļautu grozīt JAR-OPS 3 nolūku vai īstenošanas termiņus. Par īstenošanas termiņiem, iespējams, būtu jāpieņem lēmums Komisijas līmenī, jo šis jautājums nav saistīts ar tiesību aktiem gaisa kuģu ekspluatācijas drošības jomā.

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

289. Šajā īstenošanas noteikumā iekļauts JAR-OPS 3 517. punkta a) apakšpunkta 1. papildinājums.
290. Tiesiskās noteiktības dēļ "nosacījumu komplektam" jābūt skaidri formulētam. Tādēļ daži JAR-OPS 3 517. punkta a) apakšpunkta 1. papildinājuma ACJ-2 elementi ir uzlaboti, lai tos pielāgotu noteikuma formulējumam un neatstātu alternatīvas interpretācijas iespējas. AMC dokumentā saglabāta attiecīgā nosacījuma īstenošanas metode.

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

291. Nelabvēlīgs apvidus ārpus blīvi apdzīvotas teritorijas var būt apvidus, kur:
- nepiemērotas virsmas dēļ nav iespējams veikt drošu piespiedu nosēšanos;
 - helikoptera pasažieriem nav iespējams nodrošināt atbilstīgu aizsardzību pret dabas apstākļu iedarbību; un
 - meklēšanas un glābšanas darbības/iespējas nav savienojamas ar paredzamo risku.
292. CAT.POL.H.420. punkta avots ir JAR-OPS 3 005. punkta e) apakšpunkta 1. papildinājums, kuru pamato riska novērtējums un kura mērķis ir komercpārvadājumos gaisā nodrošināt pasažieru aizsardzību augstākajā līmenī. Prasībā ietvertā pasažieru aizsardzība saistīta ar to, ka viendzinēja helikopteram, ko saskaņā ar 3. parametru klasi ekspluatē virs nelabvēlīga apvidus, būtiski svarīgā dzinēja atteices gadījumā faktiski būs jāveic piespiedu nosēšanās ar visām no tās izrietošajām sekām.
293. Tomēr 1999. gadā, kad noteikums tika izstrādāts, JAA atzina jaunā noteikuma finansiālo ietekmi un to, ka attiecīgu parametru helikopteri varētu nebūt pieejami tūlīt. Tāpēc tika pievienotas norādes, lai līdzšinējo ekspluatāciju drīkstētu turpināt:
- kalnos un

- nomaļās teritorijās, kur praktisku apsvērumu dēļ nav samērīgi pārtraukt viendzinēja helikopteru ekspluatāciju, visus helikopterus aizstājot ar daudzdzinēju helikopteriem.
294. Tā kā JAR-OPS 3 dalībvalstīs īsteno atšķirīgi, šo noteikumu piemēro daudz plašāk, nekā tika paredzēts 1999. gadā — ne vien ļaujot veikt šādu viendzinēja helikopteru ekspluatāciju nelabvēlīgā apvidū, bet arī apstiprinot jaunus ekspluatantus.
295. Tā kā tagad konkrēti daudzdzinēju helikopteri varētu neatbilst 1. vai 2. parametru klasei noteiktajām prasībām lidojumiem lielākā augstumā, JAR-OPS 3 noteikumi ierosinātajos īstenošanas noteikumos ir transponēti tā, lai šādu ekspluatāciju varētu turpināt līdz brīdim, kad būs pieejami augstākai parametru klasei atbilstīgi helikopteri. Tika veikti atsevišķi pielāgojumi, lai iespējami ņemtu vērā apstākļus dalībvalstīs.
296. Jaunā prasība iestādēm (ARO.OPS.215) paredz, ka dalībvalstis nosaka kalnu un nomaļas teritorijas, bet kompetentā iestāde pirms atļaujas piešķiršanas šādu darbību veikšanai pārskata šādu darbību riska novērtējumu un izskata tehnisko un ekonomisko pamatojumu.
297. Tiks ieviestas jaunas *GM*, lai aizstātu JAR-OPS 3 005. punkta e) apakšpunkta 1. papildinājuma *IEM*, kur paskaidroti apstākļi, kādi jāievēro, lai varētu saņemt atļauju.
298. Dažas dalībvalstis un ieinteresētās personas apgalvo, ka ierosināto noteikumu nevajadzētu ierobežot tikai attiecībā uz kalnu un nomaļām teritorijām, bet ļaut ekspluatāciju jebkurā nelabvēlīgā apvidū. Tomēr pieejamajos termiņos ne ieinteresētās personas, ne Aģentūra nespēja vienoties par piemērotu datumu un konstatēja, ka nav tāda drošības iemesla, kura dēļ būtu jāpārskata JAR-OPS 3 galvenais pamatprincips, proti, helikopteru parka aizstāšana ar daudzdzinēju helikopteriem, vienlaikus tehnoloģiski pilnveidojot viendzinēja helikopterus un uzlabojot to drošumu. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka šobrīd būtiski noteikuma grozījumi ir pārāgri. Aģentūra sāks vākt atbilstīgus datus un šā jautājuma risināšanai paredzējusi sākt jaunu noteikumu izstrādes uzdevumu. Šajā noteikumu izstrādes uzdevumā runa būs arī par helikopteriem ar virzuļdzinējiem.

CAT.POL.MAB 5. sadaļa — Masa un līdzsvars

Vispārīga informācija

299. Šajā sadaļā transponēta EU-OPS J apakšdaļa un JAR-OPS 3.
300. Šai sadaļai ir divas nodaļas:
- 1. nodaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis;
 - 2. nodaļa — Gaisa kuģis bez dzinēja.
301. Šajā atzinumā aplūkota tikai 1. nodaļa.

1. nodaļa — Ar dzinēju darbināms gaisa kuģis

Īpaši jautājumi

302. Tā kā tika konstatētas tikai dažas lidmašīnu un helikopteru atšķirības, tad masas un līdzsvara prasības, ko piemēro ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, tika apvienotas. Noteikuma galīgais formulējums iespējami pielīdzināts EU-OPS un JAR-OPS 3 sākotnējām prasībām. Tomēr tas ir pilnveidots, panākot labāku līdzsvaru starp noteikumiem un AMC, lai nodrošinātu pietiekamu elastīgumu un ņemtu vērā dažādos ekspluatācijas apstākļus.
303. Svēršanai piemērojamās prasības pagaidām saglabātas CAT.POL.MAB.100. punkta b) apakšpunktā. Veicot noteikumu izstrādes uzdevumu MDM.047, tās tiks iestrādātas M daļā. Šajā uzdevumā tiks izvērtētas personas/organizācijas, kurām ir gaisa kuģu svēršanas tiesības.
304. CAT.POL.MAB.100. punkta f) apakšpunktā iekļauts papildu kritērijs kravas vienību standartmasas, kas nav pasažieru un bagāžas masa, apstiprināšanai.
305. CAT.POL.MAB.105. punkta a) apakšpunktā ir svītrotā prasība par dažu masas un līdzsvara dokumentos trūkstošu datu apstiprināšanu, jo paredzēts, ka šie dati nav zuduši, bet izmantošanai gatavā veidā ir pieejami citos dokumentos.
306. Paplašināti noteikumi par masas un līdzsvara dokumentiem (CAT.POL.MAB.105. punkta e) apakšpunkts), lai iekļautu dažādas lidmašīnā uzstādītas datorizētas masas un līdzsvara sistēmas, tādējādi aptverot esošās sistēmas, kuru nebija EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII.CAT.IDE D apakšdaļa — Instrumenti, dati, iekārtas

307. Šajā apakšdaļā ir vispārējas prasības ekspluatācijai CAT. Tai ir četras sadaļas:
- 1. sadaļa — Lidmašīnas;
 - 2. sadaļa — Helikopteri;
 - 3. sadaļa — Planieri;
 - 4. sadaļa — Gaisa baloni.
308. Šajā atzinumā aplūkota 1. un 2. sadaļa.
309. 1. un 2. sadaļā transponēta EU-OPS K un L apakšdaļa un JAR-OPS 3.
310. Noteikumu formulējums kopumā izstrādāts, rezultātos balstītus mērķus saglabājot tur, kur tas praktiski iespējams, t. i., noteikumu līmenī, un AMC līmenī nosakot sistēmu/iekārtu specifikācijas un līdzekļus atbilstības panākšanai.
311. Iekārtām piemērojamās prasības ir nošķirtas no prasībām, ko piemēro tikai ekspluatācijai, piemēram, iekārtu izmantošanai; šīs prasības pienācīgi atspoguļotas CAT.OP.
312. Katrā sadaļā saglabāta secīga numerācija, vienu un to pašu numuru un noteikuma nosaukumu piešķirot vienam un tam pašam tematam lidmašīnām un helikopteriem. Ja noteikumu piemēro tikai lidmašīnām, šis numurs noteikumos helikopteriem tika izlaists — un pretēji.

313. CAT.IDE.A/H.100. punktā noteiktās prasības, ko piemēro CAT.IDE prasīto instrumentu un iekārtu apstiprināšanai, atbilst 21. daļas prasībām. Ieviesti papildu noteikumi, lai nodrošinātu, ka instrumentus un iekārtas, kas nav prasīti CAT daļā un kas nav jāapstiprina saskaņā ar 21. daļu, neizmanto drošības pasākumiem un tie neietekmē lidojumderīgumu.
314. Ieviesta jauna prasība: CAT.IDE.A/H.105. punkts — Obligāto lidojuma iekārtu saraksts, lai ar bojātu aprīkojumu nodrošinātu OPS 1.030/3.030 atbilstīgu ekspluatāciju.
315. Lidojuma parametru reģistrācijas ierīcēm piemērojamās prasības ir atjauninātas saskaņā ar NPA-OPS 39B (1 A tipa *FDR*). Ņemta vērā arī NPA-OPS 48A savstarpējo datu pārraides reģistrācija jaunās lidmašīnās un NPA-OPS 67 IV A tipa lidojumu parametru reģistratori helikopteros.
316. CAT.IDE.A/H.165. punktā svītrotā pirmā daļa sākotnējai prasībai attiecībā uz ierīci, ko izmanto lidojumos apledošanas apstākļos, jo šī prasība jau iekļauta Pamatprasību 2.a.5. punktā.
317. Savstarpējo datu pārraides reģistrācijas obligātās piemērošanas datumam ideālā variantā būtu jāatbilst datumam, kas noteikts būtisku *VHF* sakaru ieviešanai. Tomēr daudzos komentāros tika prasīts pietiekams laiks, lai izvairītos no dārgas modernizācijas. Tāpēc ierosināts savstarpējo datu pārraides reģistrācijas obligātās piemērošanas datumu noteikt divus gadus pēc OPS regulas stāšanās spēkā, t. i., 2014. gada 8. aprīlī.
318. CAT.IDE.A(H).250 Pārnēsājami ugunsdzēsības aparāti — tika svītrots OPS noteikums par ugunsdzēsīgās vielas halona obligātu izmantošanu, lai panāktu atbilstību Regulai (EK) Nr. 1005/2009, kur šīs vielas lietošana ir aizliegta. Šajā noteikumā ir prasīts, lai ugunsdzēsīgās vielas efektivitāte atbilstu vispārējam drošības mērķim. Tāpēc pārejas periodā halonu drīkstēs lietot.
319. Prasība par kosmiskās radiācijas indikatoru (OPS 1.680/3.680) ir svītrotā, jo Pamatregulā, kurā ir tikai drošības riska mazināšanas noteikumi, t. i., veselības jautājumi, nav juridiskā pamata šo noteikumu transponēšanai. Ar šo svītrojumu tiek novērsta arī citu Kopienas tiesību aktu dublēšana — jo īpaši tādu tiesību aktu, kas attiecas uz veselības aizsardzību un drošību darbā vai aizsardzību pret radiāciju (Padomes 1996. gada 13. maija Direktīva 96/29/*Euratom*).

1. sadaļa — Lidmašīnas

320. Prasības par elektrības rezerves drošinātājiem (CAT.IDE.A.110) ir paplašinātas atbilstīgi *ICAO* un *EU-OPS*, kā arī *JAA NPA-OPS 43*.
321. Atvieglojumi attiecībā uz dažiem instrumentiem un iekārtām, kas vajadzīgi *VFR* lidojumos dienā tiem gaisa kuģiem, kuru atbilstības panākšanai būtu vajadzīga modernizācija un kuriem vajadzīga Iestādes atļauja, tagad ir tieši iekļauti noteikumā, lai nodrošinātu vienotu piemērošanu visās dalībvalstīs.
322. Ņemot vērā negadījumu izmeklēšanas padomes ieteikumu Apvienotās Karalistes *CAA* un pēc tam veikto *CAA* pētījumu, saskaņā ar *NPA* Nr. 26-20 CAT.IDE.A.205. punktā tika pievienota prasība par ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu (*UTR*) mazās lidmašīnās, kuru *MTOM* ir mazāka par 5700 kg.

323. Lai nodrošinātu elastīgus esošo konstrukciju risinājumus, ieviesta arī *UTR* definīcija. Pārskatot komentārus, kļuva skaidrs, ka EU-OPS nebija konsekventi lietots termins "drošības siksnas". Lai gan šķiet, ka ar jēdzienu "drošības siksnas" kopumā saprot drošības jostu un divas plecu siksnas, ir daudzas lidmašīnas, kas varētu neatbilst piemērojamām prasībām. Šo uzskatu apstiprina izņēmumi, ko Komisija saņēmusi saskaņā ar EU-OPS. Vairākos komentāros tika prasīta atļauja drošības jostas ar diagonālu plecu siksnu izmantot lidojumu apkalpes kabīnē novērotāja sēdekļi tādās lidmašīnās, kurās praktiski nav iespējams uzstādīt četrus punktus stiprināmu siksnu. Ņemot vērā jaunākos sasniegumus gaisa kuģu iekštelpu dizaina attīstībā un izmantojot daudzveidīgus ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēmu risinājumus, novērotāju sēdekļos var garantēt tādu pašu uzlabotu drošības līmeni.
324. Atbilstīgi NPA-OPS 39B ieviestas prasības A un B klases lidmašīnām attiecībā uz *TAWS* (CAT.IDE.A.150).

2. sadaļa — Helikopteri

325. Ievērojot *CRD* komentārus, helikopteros, kas nav sarežģīti helikopteri un ko ekspluatē barometriskajā augstumā no 10 000 līdz 13 000 pēdām, atkāpe no prasībām par skābekļa padevi pilotiem (CAT.IDE.H.240) ir saglabāta atbilstīgi sākotnējai prasībai JAR-OPS 3. Attiecībā uz pārējiem izņēmumiem neilgiem lidojumiem 13 000–16 000 pēdu augstumā, kuriem atbilstīgi norādēm JAR-OPS 3 sākotnēji bija vajadzīga Iestādes īpaša atļauja, būs jāpiemēro Pamatregulas 14. pants. Šie papildu izņēmumi neatbilst *ICAO SARP*, un tie jāapstiprina, ņemot vērā īpašus ietekmes mazināšanas pasākumus (piemēram, ekspluatanta pieredzi, pilota fizisko pielāgošanās spēju noteiktam augstuma līmenim). Turklāt parasti tie būs īstenojami konkrētos reģionos (t. i., kalnu apgabalos).

V pielikums – SPA daļa

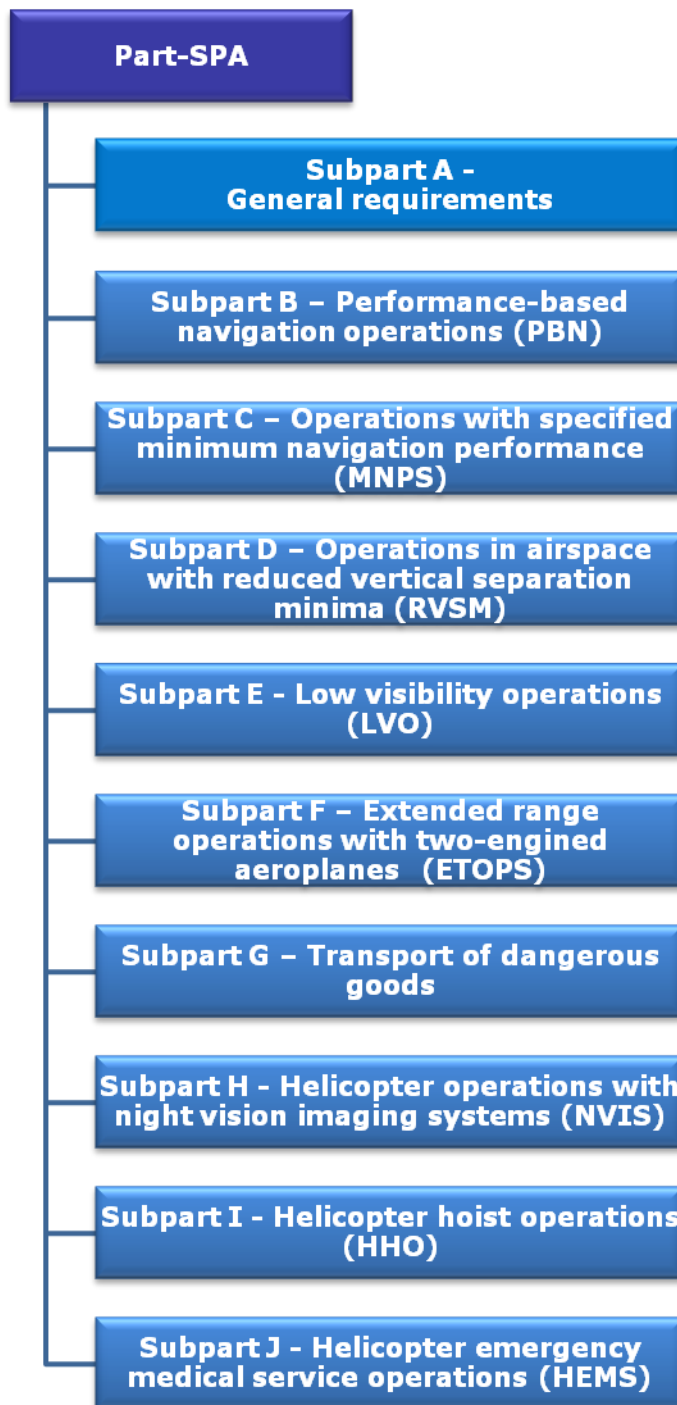
I. Tvērums

326. SPA daļā ir prasības, ko piemēro ekspluatantiem attiecībā uz ekspluatācijas veidiem, kam vajadzīga īpaša atļauja.

327. SPA daļai ir 10 apakšdaļas:

- pirmajā apakšdaļā ir vispārējas prasības, ko piemēro visām deviņām SPA daļā minētājām atļaujām;
- prasības katrai no deviņām atļaujām ir noteiktas atsevišķās apakšdaļās.

Nākamajā tabulā ir SPA daļas uzbūves pārskats.

11. diagramma. SPA daļas uzbūve

328. SPA daļas prasības gan gaisa kuģu komerciālā, gan nekomerciālā ekspluatācijā iesaistītiem ekspluatantiem piemēro ar šādiem izņēmumiem:
- SPA.ETOPS piemēro tikai lidmašīnu ekspluatācijai CAT; un
 - SPA.NVIS, SPA.HHO un SPA.HEMS piemēro tikai helikopteru ekspluatācijai CAT.

II. Atsauksmju pārskats

329. Kopumā atsauksmju iesniedzēji atbalstīja SPA daļas *CRD* redakciju.

III. Neatbilstību pārskats**Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. Nākamajā tabulā ir pārskats par tišām neatbilstībām EU-OPS/JAR-OPS 3.

9. tabula. Neatbilstības EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS 3 atsauce	EASA-EU atsauce	Neatbilstības raksturojums	Pamatojums
JAR-OPS 3 005. punkta d) apakšpunkta 1. papildinājuma c) apakšpunkta 2. daļa	SPA.HERMS.125	Tika grozītas veiktspējas prasības, lai ņemtu vērā <i>JAA HSST WP</i> un ieinteresēto personu nostāju pēc <i>NPA</i> apspriešanas.	Lai iekļautu <i>JAA HSST WP</i> .
JAR-OPS 3 175. punkta 1. papildinājums	Nepiemēro	Svītrotā prasība par atļauju darbībām atklātā jūrā.	JAR-OPS 3 nav objektīvu kritēriju.

Neatbilstības ICAO 6. pielikumam

331. Atzinumā nav prasību, kas būtu mazāk stingras kā šobrīd piemērojamie *ICAO* standarti.

IV. Ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts

332. Apspriežoties ar ieinteresētajām personām, tika norādīti vairāki jautājumi, kas — ja tie būtu jārisina šajā atzinumā — tālu pārsniegtu Aģentūras pilnvaras attiecībā uz pašreizējo noteikumu satura transponēšanu. Tomēr šie jautājumi tika dokumentēti un tie tiks risināti atsevišķos noteikumu izstrādes uzdevumos, lai ieinteresētās personas varētu atbilstīgi piedalīties apspriešanas procesā. Tabulā apkopots ierosināto noteikumu izstrādes uzdevumu saraksts.

10. tabula. Ierosinātie noteikumu izstrādes uzdevumi

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz <i>RMP</i>
SPA	Atļauja darbībām atklātā jūrā.	OPS.093

Daļa, noteikumu atsauces	Tvērums	Atsauce uz RMP
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	EU-OPS E apakšdaļas rūpīga pārbaude. Jo īpaši tas attiecas uz APV lidojumu noteikumiem, LTS CAT I darbībām, OTS CAT II darbībām un darbībām ar EVS izmantošanu, jaunākajiem ICAO SARP grozījumiem, tādām jaunākajām tehnoloģijām kā mākslīgās redzamības sistēmas (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Samērīgu noteikumu izstrāde NVIS darbībām, kas nav CAT(H).	OPS.096
SPA.HHO	Vienas kopējas sadaļas izveide visām ārējām darbībām ar kravu, kurā ir cilvēki, nesadalot šīs prasības SPA daļā un SPO daļā.	OPS.067
SPA.HEMS	JAA TGL-43 transponēšana.	OPS.057

V. SPA.GEN A apakšdaļa — Vispārējas prasības

Vispārīga informācija

333. Šajā apakšdaļā ir vispārējas prasības ekspluatantiem īpašas atļaujas saņemšanai un turēšanai. Līdztekus šai apakšdaļai jālasa attiecīgā apakšdaļa, kurā ir īpašai atļaujai piemērojamās prasības.

SPA.GEN.100 Kompetentā iestāde

334. Šajā prasībā noteikta kompetentā iestāde komercekspluatantiem un ekspluatantiem, kas veic nekomerciālu ekspluatāciju.

335. Lai saglabātu atbilstību ICAO 6. pielikuma II daļai, šī prasība paredz, ka ekspluatantiem, kas veic kādā trešā valstī reģistrēta gaisa kuģa nekomerciālu ekspluatāciju, būtu vajadzīgas trešās valsts — reģistrācijas valsts — īpašas atļaujas PBN, MNPS un RVSM ekspluatācijai

SPA.GEN.105 Pieteikšanās īpašas atļaujas saņemšanai

336. Aģentūra iekļāva atsauci uz "datiem par piemērotību ekspluatācijai, kas noteikti saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003". Ekspluatācijas piemērotības dati ir tipa sertifikācijas procesā gaisa kuģa ražotāja izstrādātu datu kopums, lai nodrošinātu attiecīgā gaisa kuģa tipa drošu ekspluatāciju. Daži no šiem datiem ekspluatantam jāievēro obligāti, ar šiem datiem pamatojot savu obligāto iekārtu sarakstu (MEL) un apmācības programmas. Tāpēc OSD uzskatāmi par obligātajām

prasībām, kas jāpiemēro attiecībā uz konkrēto gaisa kuģa tipu, lai nodrošinātu vienādu drošības līmeni.

337. NPA dokumenta Nr. 2009-01 "Ekspluatācijas piemērotības apliecība" un "Drošības direktīvas" CRD, kas publicēts 2011. gada 13. maijā, ir sīkāks skaidrojums.

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

338. Šajā prasībā noteikts, ka nekomerciālai ekspluatācijai izdotās īpašās atļaujas norāda "īpašo atļauju sarakstā", komercespluatācijai — "ekspluatācijas specifikācijās" (OPSPECS). Iestādēm piemērojamas attiecīgās prasības noteiktas ARO daļā. "OPSPECS" veidlapas un "īpašo atļauju saraksts" ir ARO daļas II un III papildinājumā.

SPA.GEN.115 Izmaiņas ekspluatācijas veidiem, kuriem vajadzīga īpaša atļauja

339. Šajā prasībā noteikts, ka visas izmaiņas, kas ietekmē īpašās atļaujas nosacījumus, iepriekš apstiprina kompetentā iestāde. Tas attiecas arī uz alternatīvu līdzekļu atbilstības panākšanai izstrādi.
340. Tāpēc būtu jāatzīmē, ka SPA prasību un attiecīgo AMC dokumentu nolūks ir panākt, lai alternatīvus līdzekļus atbilstības panākšanai, kurus ierosinājuši ekspluatanti, kas veic komerciālu un nekomerciālu ekspluatāciju, iepriekš apstiprinātu attiecīgā kompetentā iestāde.

SPA.GEN.120 Īpašās atļaujas derīguma uzturēšana

341. Šīs prasības pamatā ir pastāvīga atļauju derīguma koncepcija, kas atbilst pieejai, ko izmanto attiecībā uz visām ekspluatantiem izdotajām atļaujām un apliecībām.
342. Aģentūra pievienoja papildu kritēriju īpašās atļaujas derīguma uzturēšanai — atsauci uz OSD.

VI. SPA.PBN B apakšdaļa — Noteiktas precizitātes navigācijas (PBN) lidojumi

Vispārīga informācija

343. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju veikt lidojumus noteiktā gaisa telpā, kur jāievēro noteiktas precizitātes navigācijas (PBN) specifikācijas. Tās ir šādas specifikācijas:
- RNAV10;
 - RNP4;
 - RNAV1;
 - pamata RNP1;
 - RNP APCH;
 - RNP AR APCH⁵¹.

⁵¹ RNAV — navigācija reģionā; RNP — nepieciešamie navigācijas raksturojumi; AR — vajadzīga atļauja; APCH — nolaišanās.

344. Šajā apakšdaļā transponēts EU-OPS 1 243. punkts.

SPA.PBN.100 PBN lidojumi

345. Aģentūra prasa īpašu atļauju visiem *PBN* lidojumiem, izņemot *RNAV5 (B-RNAV)*. Aģentūra secināja, ka lidojumi *RNAV5* gaisa telpā nav uzskatāmi par tik bīstamiem drošībai, lai būtu vajadzīga īpaša atļauja.
346. Aģentūra atbalstīja dažu nekomerciālu ekspluatantu viedokli, ka jānošķir komerciāla un nekomerciāla ekspluatācija un jāpārvērtē, vai ekspluatācijas atļauju koncepcija ir vajadzīga un piemērota. Tādēļ Aģentūra paredzējusi sākt noteikumu izstrādes uzdevumu MDM.062, lai:
- izstrādātu FCL daļas noteikumus par *PBN* lidojumu apmācības prasībām;
 - pārskatītu pamatojumu attiecībā uz to, vai *CAT*, *NCC* un *NCO* ekspluatantiem vajadzīga atļauja katram *PBN* lidojumu veidam, un izvērtētu, vai ekspluatācijas atļaujām ir pieejamas alternatīvas, piemēram, FCL daļas prasības; un
 - izstrādātu SPA.PBN minēto ekspluatācijas atļauju *AMC*, izmantojot jau esošo dokumentu *AMC 20*.
347. Šīs prasības *GM* būs sniegta papildu informācija par dokumentā *AMC 20* un/vai *ICAO* dok. Nr. 9613 (*PBN* rokasgrāmata) noteiktajiem atļauju izdošanas kritērijiem un ekspluatāciju.

VII. SPA.MNPS C apakšdaļa — Lidojumi, ievērojot obligātus navigācijas iekārtu darbības parametrus (MNPS)

Vispārīga informācija

348. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju veikt lidojumus noteiktā gaisa telpā, kurā jāievēro obligātās navigācijas iekārtu darbības parametru specifikācijas (*MNPS*) atbilstīgi reģionālajām papildprocedūrām.
349. *MNPS* apakšdaļā transponēts EU-OPS 1.243. un 1.870.

VIII. SPA.RVSM D apakšdaļa — Lidojumi gaisa telpā ar samazinātu minimālo vertikālo intervālu (RVSM)

Vispārīga informācija

350. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju veikt lidojumus noteiktā gaisa telpā, kurā piemēro samazinātu minimālo vertikālo intervālu 300 m (1000 pēdas).
351. Šajā apakšdaļā transponēts EU-OPS 1.241, un tai ir TGL 6 noteikumu daļas (Norādes attiecībā uz gaisa kuģu un ekspluatantu apstiprināšanu lidojumiem gaisa telpā augstumā virs *FL 290*, kur piemēro minimālo vertikālo intervālu 300 m (1000 pēdas)).

IX. SPA.LVO E apakšdaļa – Lidojumi sliktas redzamības apstākļos (LVO)**Vispārīga informācija**

352. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju ekspluatācijai sliktas redzamības apstākļos, veicot šādas darbības:
- pacelšanos sliktas redzamības apstākļos (*LVTO*);
 - I kategorijas parametriem neatbilstīgas (*LTS CAT I*) darbības;
 - II kategorijas (*CAT II*) darbības;
 - II kategorijas parametriem neatbilstīgas (*OTS CAT II*) darbības;
 - III kategorijas (*CAT III*) darbības; un
 - nolaišanās manevrus ar redzamības uzlabošanas sistēmu (*EVS*), ja ekspluatāciju veic apstākļos, kad redzamība uz skrejceļa (*RVR*) ir sliktāka nekā obligātajos nosacījumos paredzētā.
353. Šajā apakšdaļā daļēji transponēti EU-OPS E apakšdaļas un JAR-OPS 3 noteikumi, kas attiecas uz *LVO*.

SPA.LVO.100 Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos (LVO)

354. Šajā prasībā noteikts, kādas darbības ir *LVO*.
355. *LVO* darbību definīcija un minimālie obligātie ekspluatācijas nosacījumi ir I pielikumā "II–VIII pielikumā izmantoto terminu definīcijas" (I pielikums — Definīcijas).
356. Atbilstīgi EU-OPS *LVTO* ir pacelšanās, ja *RVR* ir mazāka par 400 m. EU-OPS noteikta prasība, ka vajadzīga *LVTO* apmācības programma un īpaša papildu atļauja, lai veiktu pacelšanos, ja *RVR* ir mazāka par 150 m, kā arī tad, ja *RVR* ir mazāka par 125 m. Ierosinātā prasība atbilst šiem noteikumiem, taču mazliet ir grozīta koncepcija. *LVTO* darbībām vajadzīga tikai viena kopēja atļauja, kur norādīti apstiprinātie obligātie ekspluatācijas nosacījumi.
357. Aģentūra piekrīt vairākumam ieinteresēto personu, ka EU-OPS darbības ar *EVS* izmantošanu pielīdzina *LVO*, piemēram, OPS 1 450. punkta 1. papildinājumā vai OPS 1 455. punkta 1. papildinājumā. Ierosinātajā noteikumu formulējumā precizēts, ka par *LVO* būtu jāuzskata tikai tādas darbības ar *EVS* izmantošanu, ja ekspluatāciju veic apstākļos, kad *RVR* ir sliktāka nekā obligātajos nosacījumos paredzētā.

SPA.LVO.110 Vispārējas prasības ekspluatācijai

358. Aģentūra transponējusi OPS 1 455. punkta b) apakšpunkta 2. daļas ix) apakšpunkta 1. pielikumu, kur prasīts, ka augstuma līmeni augstāk par 200 pēdām virs lidlauka sliekšņa nosaka ar radioaltimetru. Ņemot vērā apspriešanos ar ieinteresētajām personām, Aģentūra saglabājusi šo prasību arī darbībām ar *EVS* izmantošanu un šajā saistībā nav ierosinājusi grozīt EU-OPS.
359. Attiecībā uz *LVO* darbībām ar *EVS* izmantošanu — šobrīd, ņemot vērā visus pieejamos dokumentus, tiek izvērtēti iespējamie grozījumi pašreizējām EU-OPS prasībām, ko piemēro augstuma līmeņa noteikšanas iekārtām, kā arī to ietekme

uz lidlauka ekspluatācijas obligātajiem nosacījumiem, ko piemēro *NPA*, *APV* un *PA* ekspluatācijai.

SPA.LVO.115 Prasības lidlaukiem

360. Šajā prasībā precizēts, ka saskaņā ar EU-OPS *LVO* darbību var veikt tikai tad, ja izvēlētajam lidlaukam ir izstrādātas procedūras rīcībai sliktas redzamības (*LVP*) apstākļos. Šo prasību piemēro visām darbībām, ja redzamība ir mazāka par 800 m.
361. Papildu apakšpunktā noteikts, ka lidlaukos ārpus Eiropas Savienības, kuros varētu nebūt izstrādātas *LVP*, ekspluatants nodrošina, ka šajos lidlaukos piemēro *LVP* līdzvērtīgas stingras procedūras.

Nākamie noteikumu izstrādes uzdevumi

362. Aģentūra, īstenojot piešķirtās pilnvaras, pašreizējos EU-OPS noteikumus pārstrādāja tikai tādos gadījumos, kad bija jālabo acīm redzamas kļūdas, drošības dēļ bija vajadzīgi būtiski grozījumi vai nebija skaidrs noteikuma nolūks.
363. Aģentūra uzskata, ka rūpīgi jāpārbauda no E apakšdaļas atvasinātās prasības. Jo īpaši tas varētu attiekties uz *APV* lidojumu (nolaišanās procedūra, izmantojot vertikālus norādījumus) noteikumiem, *LTS CAT I* darbībām, *OTS CAT II* darbībām un darbībām ar *EVS* izmantošanu. Tādēļ ir vajadzīgs konkrēts noteikumu izstrādes uzdevums, kurā ņemtu vērā arī jaunākos *ICAO SARP* grozījumus un jaunākās tehnoloģijas, piemēram, mākslīgās redzamības sistēmas (*SVS*).

X. SPA.ETOPS F apakšdaļa – Īpaši tāli lidojumi (*ETOPS*) ar divdzinēju lidmašīnām

Vispārīga informācija

364. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju *CAT* īpaši tālos lidojumos ar divdzinēju lidmašīnām.
365. Šajā apakšdaļā transponēts EU-OPS 1 246. punkts.

Pašreizējie un nākamie noteikumu izstrādes uzdevumi

366. Būtu jāatzīmē, ka drīzumā šīs prasības vēl tiks grozītas, jo:
- *NPA* Nr. 2008-01 tika ierosināts attiecīgs dokuments *AMC 20-6*, bet 2010. gada 16. decembrī tika publicēts Lēmums;
 - 2012. gada sākumā *ICAO* paredzējusi publicēt oficiālu vēstuli, kurā būs grozījumi, kas ierosināti attiecībā uz īpaši tāliem lidojumiem, ietverot ne vien divdzinēju lidmašīnas, bet arī lidmašīnas, kam ir vairāk par diviem dzinējiem; un
 - kā jau minēts iepriekš, jāatjaunina obligātie plānošanas nosacījumi rezerves lidlaukam, lai iekļautu *APV* darbības.

XI. SPA.DG G apakšdaļa — Bīstamu kravu pārvadājumi**Vispārīga informācija**

367. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju bīstamu kravu pārvadāšanai atbilstīgi ICAO Tehniskajām instrukcijām. Tajā ir transponēti EU-OPS/JAR-OPS 3 R apakšdaļa un JAA NPA-OPS 70.

Salīdzinājums ar EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Aģentūra ierosina funkcionālu atsauci uz ICAO Tehniskajām instrukcijām. Tāpēc šajos īstenošanas noteikumos nav Tehnisko instrukciju daļas. SPA.DG apjoms līdz ar to ir mazāks nekā EU-OPS R apakšdaļas un JAR-OPS 3 apjoms. Ir norādītas tikai tās Tehnisko instrukciju prasības, kur noteikti konkrēti ekspluatanta pienākumi.

XII. SPA.NVIS H apakšdaļa — Helikopteru lidojumi ar nakts redzamības attēlveides sistēmām**Vispārīga informācija**

369. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju helikopteru ekspluatācijai CAT saskaņā ar VFR un ar nakts redzamības attēlveides sistēmas (NVIS) izmantošanu. Tajā transponēts JAR-OPS 3 005. punkta j) apakšpunkts un TGL-34.

370. Sākotnēji, izstrādājot TGL-34, to daļēji pamatoja ar militāru pieredzi un tajā bija militārām operācijām raksturīgi elementi, piemēram, ieteikums izmantot infrasarkanu apgaismojumu. CAT nav jāveic slepenas darbības, tāpēc šis ieteikums tika svītrots.

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

371. Noteikuma formulējums tika papildināts, lai noteiktu, ka to piemēro tiem helikopteru ekspluatantiem, kam ir AOC ekspluatācijai CAT.

SPA.NVIS.120 Obligātās prasības NVIS ekspluatācijai

372. Obligātās prasības NVIS ekspluatācijai nedrīkst būt mazāk stingras kā prasības laikapstākļiem VFR lidojumos attiecīgajam nakts ekspluatācijas tipam. NVIS palīdz paplašināt redzamību naktī, tāpēc VFR lidojumu obligātie nosacījumi saglabāti kā noteicošie darbībās ar NVIS izmantošanu; piemēram, ja HEMS ekspluatāciju veic, izmantojot NVIS, piemēro HEMS obligātos nosacījumus.

SPA.NVIS.130 Prasības NVIS lidojumu apkalpei

373. Noteikuma formulējums pielāgots, lai sertifikācijai, attiecīgajai darbībai un gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmatā noteiktu vajadzīgo apkalpes sastāvu. Pielāgojot noteikumu, izveidoti divi punkti, kuros noteikti īpaši atlases, pieredzes,

kvalifikācijas, nesenās pieredzes un apkalpes sastāva kritēriji un mērķi. Noteiktas lidojuma apkalpes un tehniskās apkalpes apmācībai un pārbaudēm piemērojamās prasības.

SPA.NVIS.140 Informācija un dokumentācija

374. Salīdzinot ar TGL-34, šajā jaunajā punktā noteikts, kuri ar *NVIS* saistīti elementi jānorāda ekspluatācijas rokasgrāmatā.

Nākamie noteikumu izstrādes uzdevumi

375. NPA Nr. 2009-02b tika paredzēta iespēja visu tipu gaisa kuģos izmantot *NVIS*. Tomēr helikopteru ekspluatācijai *CAT* tika izstrādāts TGL-34 dokuments un NPA priekšlikumi varētu būt pārāk stingri citiem ekspluatācijas veidiem. Nākamajā noteikumu izstrādes uzdevumā (OPS.096) varētu pievērst uzmanību īpašu *NVIS* prasību izveidošanai attiecībā uz ekspluatāciju, kas nav ne *CAT*, ne arī helikopteru ekspluatācija. Šobrīd šādi ekspluatācijas veidi nav zināmi un eksperti nevar lemt, kādas prasības būtu piemērotas šādiem ekspluatācijas veidiem. Tāpēc, kamēr šā gaidāmā noteikumu izstrādes uzdevuma iznākums nav zināms, SPA.NVIS apakšdaļā ir tikai prasības helikopteru ekspluatācijai *CAT*.

XIII.SPA.HHO I apakšdaļa — Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču

Vispārīga informācija

376. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju pacelšanai/nolaišanai ar helikoptera vinču (*HHO*). Tajā ir transponēts JAR-OPS 3 005. punkta h) apakšpunkta 1. papildinājums un JAA NPA-OPS 69 projekts.
377. Aģentūra ievēroja, ka vairāki komentāri bija veltīti pacelšanai/nolaišanai ar vinču meklēšanas un glābšanas operācijās. Meklēšanas un glābšanas operācijas, kā arī glābšanas operācijas kalnos neietilpst Aģentūras pilnvaru jomā. Tāpēc netika ņemti vērā tie komentāri, kur bija norādīts, ka šādām operācijām nebūtu jāpiemēro zināmas prasības.
378. Par meklēšanas un glābšanas dienestu un līdzīgu dienestu darbu atbild dalībvalstis. Dalībvalstīm būtu jānodrošina, ka šādus dienestus, ciktāl tas praktiski iespējams, vada, ievērojot Pamatregulā noteiktos mērķus.
379. Vairākos komentāros bija minēts, ka aviācijas darbībām nav piemērotu noteikumu. *HHO*, kas jau noteikta JAR-OPS 3, vienmēr tikusi uzskatīta par *CAT* darbību — tāpēc D klases sertifikācijas prasībās ir prasība par dzinēja atteices iespējamību saistībā ar cilvēkiem ārējā kravā (*HEC*). *HEC* A, B un C klases darbības (darbības, kas nav *CAT*) būs iekļautas SPO daļā, nosakot, ka ekspluatantam jāizstrādā atbilstīgas standarta ekspluatācijas procedūras (*SOP*). Izvērtēšanas grupās tika panākta vienošanās par šādu pieeju.

SPA.HHO.100 Pacelšana/nolaišana ar helikoptera vinču (HHO)

380. Tagad šajā noteikumā ir tikai tie elementi, kas vajadzīgi *HHO* papildu atļaujas saņemšanai; visi pārējie elementi attiecas uz *AOC* izdošanu, šīs apliecības esamība ir viens no nosacījumiem. Tāpēc šī prasība attiecas tikai uz *AOC* variantiem.

SPA.HHO.110 HHO vajadzīgās iekārtas

381. Tā kā *HHO* saistīta ar *CAT* darbībām (*HEC D* klase), tad, lai saņemtu lidojumderīguma apliecību, ir vajadzīga personu pārvadāšanas ierīču sistēma (*PCDS*). Vinčas un attiecīgā aprīkojuma izmantošanas atļaujā būs instrukcijas pastāvīgai lidojumderīguma nodrošināšanai, un ekspluatantam jānodrošina šo instrukciju izpilde.

SPA.HHO.115 HHO sakaru iekārtas

382. Noteikuma formulējums ir uzlabots, lai precizētu, ka darbiniekiem jābūt *HHO* darbības vietā. Tomēr, veicot *HHO*, *HEMS* darbības vietā varētu nebūt darbinieku; tāpēc ir iekļauta atkāpe par *HHO HEMS* darbības vietā.

SPA.HHO.125 HHO veiktspējas prasības

383. *HHO* nav atkarīga no parametru klases; tāpēc veiktspējas jautājums noteikumā iekļauts īpaši.

384. Vairāki komentāri attiecās uz jautājumu par to, kā piemērot iespējamību, ka nedarbosies dzinējs. Attiecībā uz *HHO*, ko veic kā *CAT*, jāievēro pamatprasība — helikopteram jāspēj būtiski svarīgā dzinēja atteici kompensēt, neapdraudot paceļamās/nolaižamās personas/kravas, trešās puses vai īpašumus. Pasažierus par maksu pārvieto ar vinču, nevis kā apkalpes locekļus. Dzinēja atteices iespējamības dēļ ar *B* klases helikopteriem šo *CAT* darbību nedrīkst veikt.

SPA.HHO.130 Prasības HHO apkalpei

385. Pielāgojot noteikumu, izveidoti divi punkti, kur noteikti īpaši atlases, pieredzes, kvalifikācijas, nesenās pieredzes un apkalpes sastāva kritēriji un mērķi. Noteiktas lidojuma apkalpes un tehniskās apkalpes apmācībai un pārbaudēm piemērojamās prasības, kā arī prasība par *HHO* pasažieru īpašu instruktāžu.

SPA.HHO.140 Informācija un dokumentācija

386. Vairākos komentāros tika prasīts atkal ieviest prasību par ekspluatācijas rokasgrāmatas papildinājumu. Prasība par papildinājumu nebūtu objektīvs noteikums, jo traucētu viengabalainas ekspluatācijas rokasgrāmatas izveidē. Tomēr tagad šajā punktā noteikts, kādi *HHO* raksturīgi elementi jāiekļauj *ORO.MLR* prasītajā ekspluatācijas rokasgrāmatā. Ekspluatantam jāizvēlas labākais veids šo elementu iekļaušanai, iespējams — tas varētu būt papildinājums.

Nākamie noteikumu izstrādes uzdevumi

387. Tika saņemti komentāri par *HHO* darbībām, kas nav *CAT*. Paredzēts sākt noteikumu izstrādes uzdevumu (*OPS.067*), lai veiktu *SPO* daļā iekļauto noteikumu papildu pārbaudi un noskaidrotu, vai *SPA* daļā ir iekļautas visas *HHO* darbības.

XIV. SPA.HEMS J apakšdaļa — Helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*HEMS*) lidojumi**Vispārīga informācija**

388. Šajā apakšdaļā ir prasības, ko piemēro, lai izdotu īpašu atļauju helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*HEMS*) lidojumiem. Tajā transponēts *JAR-OPS 3 005.* punkta d) apakšpunkta 1. papildinājums un darba dokuments *HSST-WP-07-03.4*.

Helikoptera veikspēja

389. Šis noteikums paplašināts, lai labāk atspoguļotu no *JAA* transponēto *HEMS* nolūku. Tagad šajā prasībā skaidri nošķirti šādi jēdzieni: "*HEMS* ekspluatācijas bāze" — vieta, kur blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū jābūt "nulles riska" zonai; slimnīca blīvi apdzīvotā nelabvēlīgā apvidū — vieta, kur risks būtu jāsamazina līdz pieņemam drošības mērķim, tāpēc šeit ir atsauce uz *CAT.POL.H.225* atbilstīgu atļauju; slimnīca ārpus blīvi apdzīvota nelabvēlīgā apvidus — vieta, attiecībā uz kuru *CAT.POL.H.305.* punktā jau noteikta atkāpe; un "*HEMS* ekspluatācijas vietas" — vietas, kur riska pakāpe ir tik zema, ciktāl tas praktiski iespējams.

SPA.HEMS.100 Helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta (*HEMS*) lidojumi

390. Tagad šajā sadaļā ir tikai tie elementi, kas vajadzīgi *HEMS* papildu atļaujas saņemšanai; visi pārējie elementi iekļauti, izdodot *AOC*, kas ir viens no obligātajiem nosacījumiem. Tāpēc šī prasība attiecas tikai uz *AOC* variantiem.

SPA.HEMS.120 *HEMS* ekspluatācijas obligātie nosacījumi

391. Tā kā lidojumu apkalpē vienmēr ir vismaz viens pilots un viens *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis, šādā apkalpē obligāti jābūt vismaz vienam pilotam. Prasību, ka obligāti jābūt vismaz diviem pilotiem, piemēro tikai tajos gadījumos, kad apkalpē ir divi piloti. *HEMS* tehniskās apkalpes loceklis nav pilots, tāpēc ekspluatācijā nedrīkst pieļaut atkāpes. Tas, ka obligātā prasība par vismaz vienu pilotu nav tik stingra kā ekspluatācijas obligātie standarta nosacījumi, jau ņemts vērā, nosakot prasību par tehniskās apkalpes papildu locekli (skat. arī *SPA.HEMS.130*).

SPA.HEMS.125 *HEMS* lidojumu veikspējas prasības

392. Pēc *HSST/WP-07/03.4* apspriešanas noteikums tika papildināts. Šeit noteiktas prasības attiecībā uz iespējamu risku (šis termins lietots, lai nebūt jālieto pareizais

garākais termins "ekspluatācija, ja nav iespējama droša piespiedu nosēšanās") pacelšanās un nosēšanās laikā b) apakšpunktā noteiktajos gadījumos.

SPA.HEMS.130 Prasības apkalpei

393. Pielāgojot noteikumu, izveidoti divi punkti, kur noteikti īpaši atlases, pieredzes, kvalifikācijas, nesēnās pieredzes un apkalpes sastāva kritēriji un mērķi. Noteiktas lidojuma apkalpes un tehniskās apkalpes apmācībai un pārbaudēm piemērojamās prasības.
394. Prasība par 30 minūšu ilgu lidojumu, izmantojot vienīgi instrumentus, paredzēta kā riska mazināšanas procedūra, lai piloti nezaudētu kontroli, nejauši nokļūstot instrumentālos meteoroloģiskos apstākļos (IMC). Tā kā tā nav FCL atzīta procedūra, nav jāprasa, lai to vadītu lidošanas instruktors (FI).
395. Gan juridiskās precizitātes, gan saņemto komentāru dēļ e) apakšpunkta 1. daļā noteikti ārkārtas gadījumi, kad apkalpes locekļu skaitu drīkst samazināt.

SPA.HEMS.135 Pasažieru instruktāža

396. Veicot HEMS darbības, pacienti diezgan bieži ir bez samaņas vai tādā mērā zāļu ietekmē, ka ir rīcībnespējīgi. Turklāt pacienti var būt piesprādzēti nestuvēm un nespējīgi pārvietoties. Šajos gadījumos nav lietderīgi veikt līdzīgu drošības instruktāžu, kāda tiek veikta "normālā" pasažieru pārvadājumu lidojumā. Kapteinim un mediķiem lidojuma laikā jāizvērtē, cik lielā mērā pacients ir spējīgs saprast instruktāžu, un jāsniedz pacienta veselības stāvoklim atbilstīgi norādījumi.

SPA.HEMS.140 Informācija un dokumentācija

397. Vairākos komentāros tika prasīts atkal ieviest prasību par ekspluatācijas rokasgrāmatas papildinājumu. Prasība par papildinājumu nebūtu objektīvs noteikums, jo traucētu viengabalainas ekspluatācijas rokasgrāmatas izveidē. Tomēr tagad šajā punktā noteikts, kādi HEMS raksturīgi elementi jāiekļauj ORO.MLR prasītajā ekspluatācijas rokasgrāmatā. Ekspluatantam jāizvēlas labākais veids šo elementu iekļaušanai, iespējams — tas varētu būt papildinājums.
398. Vairāki elementi, kas sākumā bija iekļauti AMC/GM, tagad ir īstenošanas noteikumos, lai saglabātu helikopteru ekspluatācijas īpašo atļauju saskanību.

SPA.HEMS.150 Degvielas piegāde

399. Šis noteikums tika iekļauts, jo komentētāji uzskatīja, ka jāizstrādā atbilstīgi noteikumi HEMS darbībām, ierosinot sākotnēji JAR-OPS 3 005. punkta f) apakšpunkta 1. papildinājumā iekļauto atkāpi piemērot arī HEMS.

**SPA.HERMS.155 Degvielas uzpildīšana, pasažieriem kāpjot helikopterā,
atrodoties uz helikoptera klāja vai izkāpjot no helikoptera**

400. Šis noteikums tika ieviests vēlreiz, lai ņemtu vērā HERMS darbību īpatnības, kad iespējamās degvielas ārkārtas uzpildes gadījumos pacients no helikoptera, visticamāk, nespētu iziet pats.

AKRONĪMI/ABREVIATŪRAS CAT DAĻĀ UN SPA DAĻĀ**- tikai atsaucei -**

<i>AAC</i>	Aviācijas administratīvie sakari
<i>AAD</i>	Piešķirtā barometriskā augstuma novirze
<i>AAL</i>	Virs lidlauka līmeņa
<i>AC</i>	Maiņstrāva
<i>ACAS II</i>	II gaisa kuģu sadursmju novēršanas sistēma
<i>ADF</i>	Automātiskais virziena meklētājs
<i>ADG</i>	Ar gaisu darbināms ģenerators
<i>ADS</i>	Automātiskā atkarīgā novērošana
<i>ADS-B</i>	Automātiskā atkarīgā novērošana — apraide
<i>ADS-C</i>	Automātiskā atkarīgā novērošana — līgums
<i>AeMC</i>	Aviācijas medicīnas centrs
<i>AEO</i>	Visi dzinēji darbojas
<i>AFCS</i>	Automātiskā lidojumu vadības sistēma
<i>AFM</i>	Gaisa kuģa ekspluatācijas rokasgrāmata
<i>AFN</i>	Gaisa kuģa lidojuma pieteikums
<i>AFN</i>	ATS iekārtas paziņojums
<i>AGL</i>	Virs zemes
<i>AHRS</i>	Kursa stāvokļa atsauces sistēma
<i>AIS</i>	Aeronavigācijas informācijas dienests
<i>ALS</i>	Nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>ALSF</i>	Nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
<i>AMC</i>	Attiecīgi līdzekļi atbilstības panākšanai
<i>AMSL</i>	Virs vidējā jūras līmeņa
<i>ANP</i>	Navigācijas iekārtu darbības faktiskie parametri
<i>AOC</i>	Gaisa kuģa ekspluatanta apliecība
<i>APCH</i>	Nolaišanās
<i>APU</i>	Spēka palīgiekārta
<i>APV</i>	Nolaišanās procedūra ar vertikāliem norādījumiem
<i>AR</i>	ATS maršruts
<i>AR</i>	Vajadzīga atļauja
<i>AR</i>	Prasības iestādēm
<i>ARA</i>	Nolaišanās, izmantojot lidmašīnas radaru

<i>ASC</i>	Gaisa satiksmes drošības komiteja
<i>ASDA</i>	Pieejamais paātrinājuma un apstāšanās attālums
<i>ATC</i>	Gaisa satiksmes vadība
<i>ATO</i>	Apstiprināta mācību organizācija
<i>ATPL</i>	Aviolīniju transporta pilota apliecība
<i>ATQP</i>	Alternatīva apmācības un kvalifikācijas programma
<i>ATS</i>	Gaisa satiksmes dienesti
<i>AVGAS</i>	Aviācijas degviela
<i>AVTAG</i>	Viegli uzliesmojoša degviela
<i>B-RNAV</i>	Navigācija noteiktā reģionā
<i>BALS</i>	Nolaišanās galvenā apgaismojuma sistēma
<i>CAP</i>	Dispečera piekļuves parametri
<i>CDFA</i>	Pakāpeniska augstuma samazināšana nolaišanās beigu posmā
<i>CDL</i>	Konfigurācijas novirzes saraksts
<i>CFIT</i>	Kontrolējams lidojums apvidū
<i>CG</i>	Smaguma centrs
<i>cm</i>	Centimetri
<i>CM</i>	Konfigurācijas pārvaldība
<i>CMA</i>	Pastāvīgās uzraudzības pieeja
<i>CMV</i>	Pārrēķinātā meteoroloģiskā redzamība
<i>CMPA</i>	Sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis
<i>CofA</i>	Lidojumderīguma sertifikāts
<i>CPA</i>	Nolaišanās tuvākais punkts
<i>CPDLC</i>	Dispečera un pilota datu pārraides posma sakari
<i>CPL</i>	Komercpilota apliecība
<i>CRM</i>	Apkalpes darba optimizācija
<i>CRT</i>	Komentāru atbildes rīks
<i>CVR</i>	Pilotu kabīnes skaņas reģistrators
<i>DA</i>	Lēmuma pieņemšanas absolūtais augstums
<i>D-ATIS</i>	Datu pārraide — lidlauka rajona informācijas automātiskās pārraides dienests
<i>DC</i>	Līdzstrāva
<i>DCL</i>	Šķēršļu pārlidošana izlidošanas posmā
<i>DDM</i>	Modulācijas dziļumu starpība
<i>D-FIS</i>	Lidojuma datu pārraides informācijas dienests
<i>DGOR</i>	Ziņojums par bīstamām kravām
<i>DH</i>	Lēmuma pieņemšanas augstums

<i>DME</i>	Attāluma mērītājs
<i>D-OTIS</i>	Datu pārraide — lidlauka rajona informācijas operatīvais pārraides dienests
<i>DR</i>	Lēmuma pieņemšanas augstuma diapazons
<i>DSTRK</i>	Vēlamais kurss
<i>EASP</i>	Eiropas Aviācijas drošības programma
<i>EC</i>	Eiropas Komisija
<i>EFB</i>	Elektroniskie lidojuma dokumenti
<i>EFIS</i>	Elektroniskā lidojumu instrumentu sistēma
<i>EGT</i>	Izplūdes gāzu temperatūra
<i>ELT(AD)</i>	Avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiski atdalāmais)
<i>ELT(AF)</i>	Avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiskais stacionārais)
<i>ELT(AP)</i>	Avārijas vietas noteicējraidītājs (automātiskais pārnēsājamais)
<i>ELT(S)</i>	Avārijas vietas noteicējraidītājs (glābšanas)
<i>EPE</i>	Pozīcijas kļūdas aprēķināšana
<i>EPR</i>	Dzinēja spiediena koeficients
<i>EPU</i>	Pozīcijas neprecizitātes aprēķināšana
<i>ERA</i>	Rezerves lidlauks maršrutā
<i>ESSG</i>	Eiropas SAFA uzraudzības grupa
<i>ETOPS</i>	Īpaši tāli lidojumi ar divdzinēju lidmašīnām
<i>ETSO</i>	Eiropas Tehnisko standartu prasības
<i>EUROCAE</i>	Eiropas Civilās aviācijas aprīkojuma organizācija
<i>EVS</i>	Redzamības uzlabošanas sistēma
<i>FAA</i>	Federālā aviācijas administrācija
<i>FAF</i>	Nolaišanās beigu posma kontrolpunkts
<i>FAK</i>	Pirmās palīdzības komplekts
<i>FALS</i>	Nolaišanās apgaismojuma kopīgā sistēma
<i>FANS</i>	Nākotnes aeronavigācijas sistēma
<i>FAP</i>	Nolaišanās beigu posma punkts
<i>FATO</i>	Nolaišanās beigu posma un pacelšanās zona
<i>FDM</i>	Lidojuma parametru uzraudzība
<i>FDR</i>	Lidojuma parametru reģistrācijas ierīce
<i>FFS</i>	Pilnībā komplektēts lidojumu trenāžieris
<i>FI</i>	Lidošanas instruktors
<i>FL</i>	Lidojuma līmenis
<i>FM</i>	Frekvences modulācija
<i>FMS</i>	Lidojuma pārvaldības sistēma

<i>FOR</i>	Redzes lauks
<i>FOV</i>	Redzamības lauks
<i>FSTD</i>	Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārta
<i>ft</i>	Pēda
<i>FTD</i>	Lidojumu trenāžieru iekārta
<i>g</i>	Grams
<i>g</i>	Smagums
<i>GBAS</i>	Uz zemes bāzēta darbības uzlabošanas sistēma
<i>GCAS</i>	Sistēma sadursmju novēršanai ar zemi
<i>GIDS</i>	Zemes apledošanas noteikšanas sistēma
<i>GLS</i>	<i>GBAS</i> nosēšanās vadības sistēma
<i>GM</i>	Norādes
<i>GNSS</i>	Globālā satelītnavigācijas sistēma
<i>GPS</i>	Globālā pozicionēšanas sistēma
<i>GPWS</i>	Zemes tuvuma brīdināšanas sistēma
<i>HEMS</i>	Helikoptera neatliekamās medicīniskās palīdzības dienesta lidojumi
<i>HF</i>	Augsta frekvence
<i>HI/MI</i>	Augsta intensitāte / vidēja intensitāte
<i>HIALS</i>	Augstas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>HLL</i>	Helikopteru klāja ierobežojumu saraksts
<i>HoT</i>	Efektivitātes laiks
<i>hPa</i>	Hektopaskāls
<i>HUD</i>	Priekšējais ekrāns
<i>HUDLS</i>	Nosēšanās vadības priekšējo ekrānu sistēma
<i>IAF</i>	Nolaišanās sākumposma kontrolpunkts
<i>IALS</i>	Nolaišanās starpposma apgaismojuma sistēma
<i>ICAO</i>	Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija
<i>IF</i>	Starpposma kontrolpunkts
<i>IFR</i>	Instrumentālo lidojumu noteikumi
<i>IGE</i>	Zemes ietekme
<i>ILS</i>	Instrumentālās nosēšanās sistēma
<i>IMC</i>	Instrumentālie meteoroloģiskie apstākļi
<i>inHg</i>	Dzīvsudraba stabiņa colla
<i>INS</i>	Inerciālā navigācijas sistēma
<i>IORS</i>	Iekšējā notikumu ziņošanas sistēma
<i>IP</i>	Starpposma punkts
<i>IR</i>	Īstenošanas noteikums

<i>IRNAV/IAN</i>	Integrēta navigācija reģionā
<i>IRS</i>	Inerciālā atsauces sistēma
<i>ISA</i>	Starptautiskā standarta atmosfēra
<i>IV</i>	Intravenozs
<i>JAA</i>	Apvienotās aviācijas institūcijas
<i>JAR</i>	Kopējās aviācijas prasības
<i>JET 1 / A / A1</i>	Petroleja
<i>JET B</i>	Viegli uzliesmojoša degviela
<i>JIP</i>	Kopējā īstenošanas procedūra
<i>JP-4</i>	Viegli uzliesmojoša degviela
<i>km</i>	Kilometrs
<i>kN</i>	Kiloņūtons
<i>KSS</i>	Kitorova, Simina, Sindalovska formula
<i>kt</i>	Mezģls
<i>LAT/LONG</i>	Platums/garums
<i>LED</i>	Gaismas diode
<i>LIFUS</i>	Uzraudzīts lidojums reisa apstākļos
<i>LNAV</i>	Horizontālā navigācija
<i>LoA</i>	Vienošanās dokuments
<i>LOC</i>	Vietas noteicējraidītājs
<i>LOE</i>	Reisa apstākļiem atbilstīgs vērtējums
<i>LOFT</i>	Reisa apstākļiem atbilstīga apmācība
<i>LOS</i>	Virsmā ar nelieliem šķēršļiem
<i>LOUT</i>	Zemākā ekspluatācijai pieņemamā temperatūra
<i>LP</i>	Atrašanās vietas noteicējraidītāja veiktspēja
<i>LPV</i>	Precīza horizontāla nolaišanās ar vertikāliem norādījumiem
<i>LRNS</i>	Tāldarbības aeronavigācijas sistēma
<i>LVO</i>	Ekspluatācija sliktas redzamības apstākļos
<i>LVP</i>	Ekspluatācijas procedūras sliktas redzamības apstākļos
<i>LVTO</i>	Pacelšanās sliktas redzamības apstākļos
<i>m</i>	Metrs
<i>MALS</i>	Vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>MALSF</i>	Vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
<i>MALSR</i>	Vidējas intensitātes nolaišanās apgaismojuma sistēma ar skrejceļa noteikšanas indikatoru gaismām
<i>MAPt</i>	Otrā riņķa sākumpunkts
<i>MCTOM</i>	Maksimālā sertificētā pacelšanās masa

<i>MDA</i>	Minimālais augstuma samazināšanas absolūtais augstums
<i>MDA/H</i>	Minimālais augstuma samazināšanas absolūtais/relatīvais augstums
<i>MDH</i>	Minimālais augstuma samazināšanas relatīvais augstums
<i>MEA</i>	Minimālais drošais absolūtais augstums maršrutā
<i>MEL</i>	Obligāto iekārtu saraksts
<i>METAR</i>	Ziņojums par meteoroloģiskajiem apstākļiem lidlaukā
<i>MGA</i>	Minimālais drošais absolūtais lidojuma augstums atbilstīgi koordinātu režģim
<i>MHz</i>	Megahercs
<i>MID</i>	Viduspunkts
<i>ml</i>	Mililitrs
<i>MLS</i>	Mikroviļņu nosēšanās sistēma
<i>MMEL</i>	Obligāto iekārtu pamatsaraksts
<i>MNPS</i>	Obligātie navigācijas iekārtu darbības parametri
<i>MOC</i>	Minimālais šķēršļu pārlidošanas augstums
<i>MOCA</i>	Minimālais šķēršļu pārlidošanas absolūtais augstums
<i>MOPS</i>	Ekspluatācijas parametru minimālās prasības
<i>MORA</i>	Minimālais absolūtais augstums maršrutā
<i>MPSC</i>	Maksimālā pasažieru sēdvietu konfigurācija
<i>mSv</i>	Miliziverts
<i>NADP</i>	Izlidošanas trokšņa mazināšanas procedūra
<i>NALS</i>	Nolaišanās apgaismojuma sistēmas neesamība
<i>NAV</i>	Navigācija
<i>NDB</i>	Stacionāra bāka
<i>N_F</i>	Brīvās turbīnas apgriezību skaits
<i>NM</i>	Jūras jūdze
<i>NOTAM</i>	Paziņojums lidotājiem
<i>NPA</i>	Neprecīza nolaišanās
<i>NVG</i>	Nakts redzamības brilles
<i>OAT</i>	Ārējā gaisa temperatūra
<i>OCH</i>	Šķēršļu pārlidošanas relatīvais augstums
<i>OCL</i>	Okeāna pārlidošana
<i>ODALS</i>	Rotējoša nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>OEI</i>	Nedarbojas viens dzinējs
<i>OFS</i>	Šķēršļbrīva virsma
<i>OGE</i>	Ārpus zemes ietekmes
<i>OIP</i>	Nobīdes sākumpunkts

OM	Ekspluatācijas rokasgrāmata
ONC	Operatīvās navigācijas kartes
OSD	Ekspluatācijas piemērotības dati
otCMPA	Gaisa kuģi, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi
PAPI	Precīzas nolaišanās trajektorijas indikators
PAR	Precīzas nolaišanās radars
PBE	Elpošanas aizsargierīces
PBN	Noteiktas precizitātes navigācija
PCDS	Personāla pārvadāšanas ierīču sistēma
PDP	Iepriekš noteikts punkts
PNR	Atgriešanās robežpunkts
POH	Pilota operatīvā rokasgrāmata
PRM	Persona ar ierobežotām pārvietošanās spējām
QFE	Atmosfēras spiediens pie lidlauka pacēluma (vai lidlauka sliekšņa)
QNH	Ziņotais nulles augstums, atmosfēras spiediens virs jūras līmeņa
R/T	Radiotelefonija
RA	Norādes sadursmes novēršanai
RAT	Saspiesta gaisa turbīna
RCC	Glābšanas koordinēšanas centrs
RCF	Samazināts degvielas daudzums neparedzētiem apstākļiem
RCLL	Skrejceļa viduslīnijas gaismas
RFC	Radionavigācijas karte
RNAV	Reģionālā navigācija
RNAV 5	B-RNAV, navigācija noteiktā reģionā
RNP	Vajadzīgie navigācijas iekārtu darbības parametri
RNPX	Vajadzīgie navigācijas iekārtu darbības parametri X
ROD	Augstuma samazināšanas ātrums
RTCA	Aeronavigācijas radiotehniskā komisija
RTZL	Skrejceļa nosēšanās zonas gaismas
RVR	Redzamība uz skrejceļa
RVSM	Samazināts minimālais vertikālais intervāls
SACA	Kopienas gaisa kuģu drošības novērtējums
SAFA	Ārvalstu gaisa kuģu drošības novērtējums
SAE ARP	Autobūves inženieru apvienības ieteicamā prakse gaisa telpā
SALS	Vienkārša nolaišanās apgaismojuma sistēma
SALSF	Straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām

<i>SAP</i>	Stabila nolaišanās
<i>SAP</i>	Sistēmas piekļuves parametri
<i>SAR</i>	Meklēšana un glābšana
<i>SBAS</i>	Satelītā bāzēta darbības uzlabošanas sistēma
<i>SCP</i>	Īpašas pasažieru kategorijas
<i>SID</i>	Standarta instrumentāla izlidošana
<i>SMS</i>	Drošības pārvaldības sistēma
<i>SPECI</i>	Īpašais aviācijas ziņojums
<i>SRA</i>	Nolaišanās, izmantojot novērošanas radaru
<i>SRE</i>	Novērošanas radara elements
<i>SSALF</i>	Vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar secīgi mirgojošām gaismām
<i>SSALR</i>	Vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma ar skrejceļa noteikšanas indikatoru gaismām
<i>SSALS</i>	Vienkāršota straujas nolaišanās apgaismojuma sistēma
<i>SSP</i>	Valsts drošības programma
<i>SSR</i>	Sekundārās novērošanas radars (spiediens–absolūtais augstums–ziņošana)
<i>STC</i>	Papildu tipa sertifikāts
<i>SVS</i>	Mākslīgā redzamības sistēma
<i>TA</i>	Satiksmes konsultatīvā informācija
<i>TAC</i>	Lidlauka karte
<i>TAFS</i>	Laika prognozes lidlaukā
<i>TAS</i>	Reālais gaisa ātrums
<i>TAWS</i>	Reljefa apzināšanās brīdināšanas sistēma
<i>TCAS</i>	Sistēma brīdināšanai par satiksmi un sadursmes novēršanai
<i>TCCA</i>	<i>Transport Canada</i> civilās aviācijas organizācija
<i>TDP</i>	Pacelšanās lēmuma pieņemšanas punkts
<i>TDZ</i>	Nosēšanās zona
<i>THR</i>	Skrejceļa sliekšnis
<i>TODA</i>	Pieejamais pacelšanās attālums
<i>TORA</i>	Pieejamais pacelšanās ieskrējiens
<i>TRI</i>	Tipa kvalifikācijas atzīmes instruktors
<i>TSE</i>	Absolūta sistēmas kļūda
<i>TVE</i>	Absolūta vertikāla kļūda
<i>TWIP</i>	Informācija pilotiem par laikapstākļiem lidlaukā
<i>UMS</i>	Izmantošanas uzraudzības sistēma
<i>UTC</i>	Universālais koordinētais laiks

<i>UTR</i>	Ķermeņa augšdaļas ierobežotājsistēma
<i>V_{AT}</i>	Izmērītais gaisa ātrums pie sliekšņa
<i>VDF</i>	<i>VHF</i> virziena meklētājs
<i>VFR</i>	Vizuālo lidojumu noteikumi
<i>VHF</i>	Ļoti augsta frekvence
<i>VIS</i>	Redzamība
<i>VMC</i>	Vizuālie meteoroloģiskie apstākļi
<i>V_{MO}</i>	Maksimālais ekspluatācijas ātrums
<i>VNAV</i>	Vertikālā navigācija
<i>VOR</i>	<i>VHF</i> rotējošā radiobāka
<i>V_{SIG}</i>	1 g iekritiena ātrums
<i>V_{SO}</i>	Bremzēšanas ātrums
<i>V_γ</i>	Labākais augstuma uzņemšanas ātrums
<i>WAC</i>	Pasaules navigācijas kartes
<i>WXR</i>	Meteoroloģiskais radars
<i>ZFT</i>	Bez lidojumu prakses
<i>ZFTT</i>	Mācības bez lidojumu prakses

Ķelnē, 2011. gada 1. jūnijā

P. GOUDOU
Izpilddirektors