



EIROPAS
KOMISIJA

Briselē, 7.12.2015.
COM(2015) 613 final

ANNEXES 1 to 10

PIELIKUMI

dokumentam

Priekšlikums

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES REGULAI

**par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā, par Eiropas Savienības Aviācijas
drošības aģentūras izveidi un par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr.
216/2008 atcelšanu**

{ SWD(2015) 262 final }

{ SWD(2015) 263 final }

I PIELIKUMS

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

Gaisa kuģu kategorijas, uz kuriem šī regula neattiecas:

- (a) vēsturiski gaisa kuģi, kas atbilst šādiem kritērijiem:
 - i) vienkārši gaisa kuģi, kuru:
 - sākotnējā konstrukcija izstrādāta pirms 1955. gada 1. janvāra un
 - ražošana izbeigta pirms 1975. gada 1. janvāra;vai
 - ii) gaisa kuģi ar neapšaubāmu vēsturisku nozīmi, kas saistīta ar:
 - dalību ievērojamā vēsturiskā notikumā;
 - būtisku sasniegumu aviācijas attīstībā vai
 - būtisku nozīmi dalībvalsts bruņotajiem spēkiem;
- (b) gaisa kuģi, kas īpaši konstruēti vai pārveidoti zinātniskai izpētei, eksperimentāliem vai zinātniskiem mērķiem un ko paredzēts ražot ļoti ierobežotā skaitā;
- (c) pilotējami gaisa kuģi, ko vismaz 51 % apjomā ir būvējis amatieris vai amatieru bezpeļņas organizācija savām vajadzībām un bez jebkāda komerciāla mērķa;
- (d) gaisa kuģi, kas izmantoti bruņotajos spēkos, ja Aģentūra tāda tipa gaisa kuģiem nav apstiprinājusi konstrukcijas standartu;
- (e) lidmašīnas, kuru iekritiena ātrums vai minimālais stabila lidojuma ātrums nosēšanās konfigurācijā nepārsniedz 35 mezglus kalibrētā gaisa ātruma (CAS) un kurām nav vairāk par divām sēdvietām, kā arī helikopteri un motorpiedzīņas izpletņi, kam nav vairāk par divām sēdvietām un kam dalībvalstu reģistrētā maksimālā pacelšanās masa (MTOM) nepārsniedz:
 - i) 300 kg vienvietīgai sauszemes lidmašīnai/helikopteram;
 - ii) 450 kg divvietīgai sauszemes lidmašīnai/helikopteram;
 - iii) 330 kg vienvietīgai amfībijlidmašīnai/helikopteram vai hidroplānam/helikopteram;
 - iv) 495 kg divvietīgai amfībijlidmašīnai/helikopteram vai hidroplānam/helikopteram, ja tā, darbojoties gan kā hidroplāns/helikopters, gan kā sauszemes lidmašīna/helikopters, attiecīgi nepārsniedz nevienu no abiem MTOM robežlielumiem;
 - v) 472,5 kg divvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras korpusam uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma;
 - vi) 540 kg divvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras korpusam uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma un kura ir aprīkota ar elektrisko dzinējsistēmu;
 - vii) 315 kg vienvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras korpusam uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma,
 - viii) 365 kg vienvietīgai sauszemes lidmašīnai, kuras korpusam uzstādīta pilnās glābšanas izpletņu sistēma un kura ir aprīkota ar elektrisko dzinējsistēmu;

- (f) vienvietīgi un divvietīgi žiroplāni, kuru MTOM nepārsniedz 560 kg;
- (g) planieri un planieri ar dzinēju, tostarp bez vilcēja palaižamie, ar MTOM, kas nepārsniedz 250 kg vienvietīgiem planieriem un 400 kg divvietīgiem planieriem;
- (h) tādu gaisa kuģu kopijas, kas atbilst a) vai d) punktā noteiktiem kritērijiem, kuru konstrukcija ir līdzīga oriģinālajiem gaisa kuģiem;
- (i) vienvietīgi karstā gaisa baloni, kuru maksimālais projektētais karstā gaisa apjoms nepārsniedz 900 m³;
- (j) visi citi pilotējami gaisa kuģi, kuru maksimālā konstrukcijas masa kopā ar degvielu nepārsniedz 70 kg.

II PIELIKUMS

Lidojumderīguma pamatprasības

1. RAŽOJUMA INTEGRITĀTE

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

1.1. Konstruktijas un materiāli

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

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

(a) Jāņem vērā visas slodžu kombinācijas, kas ir pamatoti sagaidāmas, ievērojot un pietiekami pārsniedzot svaru, smaguma centra darbības lauku, ekspluatācijas režīmu diapazonu un gaisa kuģa ekspluatācijas laiku. Tās ietver slodzes brāzmu, manevrēšanas, spiediena uzturēšanas, kustīgu virsmu, vadības un dzinējsistēmu darbības dēļ gan lidojumā, gan uz zemes.

(b) Jāņem vērā slodzes un iespējamās atteices, kas rodas, veicot avārijas nosēšanos uz zemes vai ūdenī.

(c) Atbilstīgi ekspluatācijas veidam konstrukcijas reakcijā uz šīm slodzēm jāietver dinamiskie efekti, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju.

1.1.3. Gaisa kuģim jābūt bez jebkādas aeroelastiskas nestabilitātes, un tas nedrīkst pārmērīgi vibrēt.

1.1.4. Gaisa kuģa būvē izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināmas un reproducējamās konstrukcijas īpašības. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistīti ar ekspluatācijas vidi.

1.1.5. Ciktāl tas ir praktiski iespējams, ir jānodrošina, ka cikliskas slodzes, vides degradācija, nejauša un atsevišķa bojājuma sekas nesamazina konstrukcijas integritāti zem pieļaujama atlikušās izturības līmeņa. Šajā ziņā jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

1.2. Dzinējsistēma

1.2.1. Dzinējsistēmas (t. i., dzinēja un attiecīgā gadījumā propellera) integritāte jā pierāda, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu dzinējsistēmas ekspluatācijas režīmu diapazonu, un jā uztur dzinējsistēmas ekspluatācijas laikā, ņemot vērā dzinējsistēmas lomu vispārējā gaisa kuģa drošības koncepcijā.

1.2.2. Dzinējsistēmai noteiktajās robežās jā rada prasītā vilce vai jauda visos attiecīgajos lidojuma apstākļos, ņemot vērā vides iesaisti un apstākļus.

1.2.3. Dzinējsistēmas būvē izmantotajiem ražošanas procesiem un materiāliem jānodrošina zināma un reproducējama strukturālā noturība. Jāņem vērā jebkuras pārmaiņas materiāla tehniskajos rādītājos, kas saistīti ar ekspluatācijas vidi.

1.2.4. Cikliskas slodzes, vides degradācijas un darbības traucējumu sekas un iespējamās turpmākas daļu atteices nedrīkst samazināt dzinējsistēmas integritāti zem pieļaujamā

līmeņa. Šajā ziņā jāsniedz visi vajadzīgie norādījumi pastāvīga lidojumderīguma nodrošināšanai.

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

1.3. Sistēmas un iekārtas (izņemot neuzstādītās ierīces)

- 1.3.1. Gaisa kuģim nedrīkst būt konstrukcijas pazīmes vai detaļas, kas izrādījušās bīstamas.
- 1.3.2. Gaisa kuģim, tostarp tām sistēmām un iekārtām, kas nepieciešamas tipa konstrukcijas novērtēšanai vai saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem, jādarbojas, kā paredzēts, jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos, ievērojot un pietiekami pārsniedzot visu gaisa kuģa ekspluatācijas režīmu diapazonu, pienācīgi ņemot vērā sistēmu vai iekārtu darbības vidi. Citas sistēmas vai iekārtas, kas nav nepieciešamas tipa sertifikācijai vai saskaņā ar ekspluatācijas noteikumiem, neatkarīgi no to pareizas vai nepareizas darbības, nedrīkst mazināt drošību un nedrīkst nelabvēlīgi ietekmēt jebkuras citas sistēmas vai iekārtas pareizu darbību. Sistēmām un iekārtām jābūt vadāmām bez sevišķām prasmēm vai pārmērīga spēka.
- 1.3.3. Gaisa kuģa sistēmas un iekārtas, aplūkojot atsevišķi un savstarpējā saistībā, jākonstruē tā, lai jebkuru katastrofālu atteices stāvokli neradītu viena atteice, kas nav ļoti neiespējama, un ir jābūt apgriezti proporcionālai attiecībai starp atteices stāvokļa iespējamību un tā seku nopietnību attiecībā uz gaisa kuģi un tajā esošajām personām. Attiecībā uz minēto vienas atteices kritēriju ir pieņemts, ka pienācīgs atbrīvojums jāizdara atkarībā no gaisa kuģa izmēriem un kopējās konfigurācijas un ka tas var ļaut neievērot šo vienas atteices kritēriju attiecībā uz dažām daļām un dažām sistēmām helikopteros un mazās lidmašīnās.
- 1.3.4. Informācija, kas vajadzīga, lai droši veiktu lidojumu, un informācija par nedrošiem stāvokļiem jāsniedz apkalpei vai attiecīgā gadījumā tehniskās apkopes personālam skaidri, sistemātiski un nepārprotami. Sistēmas, iekārtas un vadības ierīces, tostarp norādes un paziņojumi, jākonstruē un jāizvieto tā, lai pēc iespējas novērstu kļūdas, kas varētu veicināt bīstamības rašanos.
- 1.3.5. Jāveic piesardzības pasākumi konstruējot, lai samazinātu tādu bīstamību gaisa kuģim un tajā esošajām personām, ko rada pamatota gan iekšēju, gan ārēju, tostarp kibernetikas, draudu iespēja; tostarp jāveic drošības pasākumi aizsardzībai pret iespējamu būtisku atteici vai traucējumu jebkurā neuzstādītā ierīcē.

1.4. Neuzstādītās ierīces

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

1.5. Lidojumderīguma uzturēšana

- 1.5.1. Lai nodrošinātu, ka lidojumderīguma standartu, kas attiecas uz gaisa kuģa tipu un jebkuru saistīto daļu, saglabā visu gaisa kuģa ekspluatācijas laiku, jāizstrādā un jādara pieejami visi vajadzīgie dokumenti, tostarp lidojumderīguma uzturēšanas norādījumi.
- 1.5.2. Jāparedz līdzekļi, kas pēc vajadzības ļautu pārbaudīt, regulēt, eļļot, izņemt daļas un neuzstādītas ierīces vai aizstāt tās ar citām, lai nodrošinātu pastāvīgu lidojumderīgumu.
- 1.5.3. Norādījumiem attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanu jābūt rokasgrāmatas vai pēc vajadzības rokasgrāmatu formā, lai nodrošinātu attiecīgo datu daudzumu. Rokasgrāmatās jābūt norādījumiem par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācijai, bojājumu noteikšanas un pārbaudes procedūrām tādā formā, kas nodrošina to praktisko lietošanu.
- 1.5.4. Norādījumiem par lidojumderīguma uzturēšanu jāietver lidojumderīguma ierobežojumi, kuros norāda visus obligātos nomaiņas termiņus, pārbažu intervālus un attiecīgas pārbažu procedūras.

2. RAŽOJUMA EKSPLOATĀCIJAS LIDOJUMDERĪGUMA ASPEKTI

- 2.1. Jāpierāda, ka, lai ražojuma ekspluatācijas laikā nodrošinātu pietiekamu drošību tiem, kas ir gaisa kuģī vai uz zemes, ir pievērsta uzmanība šādiem aspektiem.
 - (a) Jānosaka, kādai ekspluatācijai gaisa kuģis ir apstiprināts, un jānosaka ierobežojumi un informācija, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, tostarp ierobežojumi un tehniskie raksturojumi saistībā ar vidi.
 - (b) Gaisa kuģim jābūt droši vadāmam un manevrējamam visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, tostarp pēc vienas vai, atbilstīgā gadījumā, vairāku dzinējsistēmu atteices, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju. Pienācīgi jāņem vērā pilota spēks, pilotu kabīnes vide, pilota darba slodze un citi cilvēkfaktora apsvērumi, lidojuma fāze un tās ilgums.
 - (c) Ir jābūt iespējai veikt gludu pāreju no vienas lidojuma fāzes uz citu, neprasot īpašas pilota prasmes, modrību, spēku vai noslogojumu jebkuros iespējamajos ekspluatācijas apstākļos.
 - (d) Gaisa kuģim ir jābūt tik stabilam, lai nodrošinātu, ka pilotam izvirzītās prasības nav pārmērīgas, ņemot vērā lidojuma fāzi un tās ilgumu.
 - (e) Jānosaka procedūras normālas ekspluatācijas, atteices un avārijas situācijām.
 - (f) Trauksmes vai citi brīdinājuma signāli, kas paredzēti, lai novērstu normāla lidojuma režīmu diapazona pārsniegšanu, jānodrošina atbilstīgi gaisa kuģa tipam.
 - (g) Gaisa kuģa raksturojumiem un tā sistēmām jāļauj droši normalizēt stāvokli pēc iespējamajiem ekstremāliem apstākļiem lidojuma režīmu diapazonā.
- 2.2. Ekspluatācijas ierobežojumi un cita informācija, kas vajadzīga drošai ekspluatācijai, jādara zināma apkalpes locekļiem.
- 2.3. Ražojuma ekspluatācijai jābūt pasargātai no kaitējuma, ko rada nelabvēlīgi ārēji un iekšēji apstākļi, tostarp vides apstākļi.
 - (a) Jo īpaši atbilstīgi ekspluatācijas veidam nedrošs stāvoklis nedrīkst rasties tādu, un ne tikai tādu, parādību ietekmē kā bīstami meteoroloģiski apstākļi, zibens, sadursme ar putniem, augstfrekvences starojuma lauki, ozons u. c., kuru

rašanās ir paredzama ražojuma ekspluatācijas laikā, ņemot vērā gaisa kuģa izmēru un konfigurāciju.

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

3. ORGANIZĀCIJAS (TOSTARP FIZISKAS PERSONAS, KAS APŅEMAS VEIKT KONSTRUĒŠANU, RAŽOŠANU VAI TEHNISKO APKOPI)

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

- (a) organizācijai jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi attiecīgajai darba jomai. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, instrumenti un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē;
- (b) atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam organizācijai jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu;
- (c) organizācija vajadzības gadījumā vienojas par pasākumiem ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību šīm lidojumderīguma pamatprasībām;
- (d) organizācija kā daļu no pārvaldības sistēmas saskaņā ar b) punktu un pasākumiem saskaņā ar c) punktu ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014.

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

III PIELIKUMS

Tādas pamatprasības saderīgumam vides aizsardzības ziņā, kas saistītas ar ražojumiem

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

IV PIELIKUMS

Pamatprasības gaisa kuģa apkalpei

1. PILOTU APMĀCĪBA

1.1. Vispārīgi noteikumi

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

1.2. Teorētiskās zināšanas

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

- (a) aviācijas tiesības;
- (b) vispārīgas zināšanas par gaisa kuģiem;
- (c) tehniskas zināšanas, kas attiecas uz konkrēto gaisa kuģu kategoriju;
- (d) lidojuma tehniskie raksturojumi un plānošana;
- (e) cilvēka veiktspēja un ierobežojumi;
- (f) meteoroloģija;
- (g) navigācija;
- (h) ekspluatācijas procedūras, tostarp resursu pārvaldība;
- (i) lidojumu principi;
- (j) sakari, un
- (k) netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes.

1.3. Teorētisku zināšanu pierādīšana un uzturēšana

1.3.1. Teorētisku zināšanu apguve un atcerēšanās jāpierāda mācību laikā veiktos pastāvīgos novērtējumos un vajadzības gadījumā arī eksāmenos.

1.3.2. Jāuztur attiecīgs teorētisku zināšanu līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos, eksāmenos, testos vai pārbaudēs. Eksāmenu, testu un pārbažu biežumam jābūt samērīgam ar risku, kas saistīts ar darbībām.

1.4. Prasmes

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

- (a) darbības pirmslidojuma un lidojuma posmā, tostarp darbības saistībā ar gaisa kuģa veiktspēju, masas un centrējuma noteikšanu, gaisa kuģa pārbaudi un apkopi, degvielas/enerģētisko plānošanu, laika apstākļu novērtēšanu, maršruta plānošanu, gaisa telpas ierobežojumus un skrejceļu pieejamību;
- (b) lidlauka un kustības shēmu ekspluatācija;

- (c) piesardzības pasākumi un procedūras sadursmju novēršanai;
- (d) gaisa kuģa vadība pēc ārējiem vizuālajiem orientieriem;
- (e) manevrēšana lidojuma laikā, arī kritiskās situācijās, tostarp ar to saistītā izeja no neparasta stāvokļa, cik tas ir tehniski iespējams;
- (f) pacelšanās un nosēšanās parastos apstākļos un sānvējā;
- (g) gaisa kuģa vadība tikai pēc instrumentu rādījumiem, atbilstīgi darbības veidam;
- (h) darbības procedūras, tostarp komandas iemaņas un resursu pārvaldība atbilstīgi ekspluatācijas veidam, gan tad, ja izmanto vienu apkalpi, gan tad, ja izmanto vairākas apkalpes;
- (i) navigācija, gaisa telpas izmantošanas noteikumu un ar tiem saistītu procedūru īstenošana, vajadzības gadījumā gaisa kuģi vadot pēc vizuālajiem orientieriem vai navigācijas līdzekļiem;
- (j) darbības ārkārtas un avārijas situācijās, tostarp gaisa kuģa iekārtu darbības traucējumu imitācija;
- (k) gaisa satiksmes vadības un sakaru procedūru ievērošana;
- (l) īpaši aspekti saistībā ar gaisa kuģa tipu vai klasi;
- (m) tādu papildu prasmju apgūšana, kas var būt vajadzīgas ar konkrētām darbībām saistītu apdraudējumu samazināšanai, un
- (n) netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes, izmantojot atbilstīgu novērtēšanas metodiku kopā ar tehnisko prasmju novērtēšanu.

1.5. Prasmes pierādīšana un uzturēšana

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

- (a) vadīt gaisa kuģi, atbilstīgi tā iespējām;
- (b) pareizi spriest un labas lidotprasmes;
- (c) izmantot aeronavigācijas zināšanas praksē;
- (d) vienmēr vadīt gaisa kuģi tā, lai nerastos šaubas par procedūras vai manevra izdošanos, un
- (e) netehniskās prasmes, tostarp apdraudējumu un kļūdu atpazīšanas un pārvaldības prasmes, izmantojot atbilstīgu novērtēšanas metodiku kopā ar tehnisko prasmju novērtēšanu.

1.5.2. Jāuztur atbilstīgs prasmes līmenis. Atbilstība jāpierāda regulāros novērtējumos, eksāmenos, testos vai pārbaudēs. Eksāmenu, testu un pārbaudžu biežumam jābūt samērīgam ar risku, kas saistīts ar darbībām.

1.6. Valodu prasme

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

- (a) spēju saprast meteoroloģiskās informācijas dokumentus;
- (b) aeronavigācijas maršrutu, izlidošanas un nolaišanās shēmu un ar tām saistīto aeronavigācijas informācijas dokumentu izmantošanu, un

- (c) spēju visās lidojuma fāzēs, tostarp lidojuma sagatavošanas posmā, sazināties ar pārējiem apkalpes locekļiem un aeronavigācijas dienestiem.

1.7. Lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtas

Ja mācībās vai prasmju apgūšanas vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto lidojumu simulācijas trenāžieru iekārtu (*FSTD*), tai jābūt atbilstīgai tehniskajiem raksturojumiem jomās, kas ir būtiski svarīgas attiecīgo uzdevumu izpildei. Jo īpaši gaisa kuģa konfigurācijas, izmantošanas īpašību, gaisa kuģa veikspējas un sistēmu funkcionēšanas atveidojumam ir pienācīgi jāatbilst gaisa kuģim.

1.8. Mācību kurss

1.8.1. Mācības jāīsteno mācību kursā.

1.8.2. Mācību kursam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

- (a) katram mācību kursam jābūt atsevišķi izstrādātai mācību programmai, un
- (b) vajadzības gadījumā mācību kursam jāietver teorētisko zināšanu apgūšana un praktiski mācību lidojumi (tostarp trenāžieru iekārtā).

1.9. Instruktori

1.9.1. Teorētiska nodarbība

Teorētiska nodarbība jāveda attiecīgi kvalificētiem instruktoriem. Viņiem:

- (a) jābūt ieguvuši atbilstīgas zināšanas jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības, un
- (b) jāprot izmantot attiecīgas apmācību metodes.

1.9.2. Mācību lidojumi un apmācība trenāžieros

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

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

Lidojumu instruktori ir pilnvaroti veikt kapteiņa pienākumus gaisa kuģos, kuros notiek apmācība, izņemot mācības jauna tipa gaisa kuģu apgūšanai.

1.10. Eksaminētāji

Personām, kas atbild par pilotu prasmju novērtēšanu:

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

2. PIEREDZES PRASĪBAS — PILOTI

Personai, kas darbojas kā gaisa kuģa apkalpes loceklis, instruktors vai eksaminētājs, jāapgūst un jāuztur pietiekama pieredze savu funkciju veikšanai, ja vien deleģētajos aktos nav paredzēts, ka kompetenci var pierādīt saskaņā ar 1.5. punktu.

3. VESELĪBAS STĀVOKLIS — PILOTI

3.1. Veselības kritēriji

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

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

- (a) veikt gaisa kuģa ekspluatācijā paredzētos uzdevumus;
- (b) jebkurā laikā veikt tam uzticētos pienākumus, vai
- (c) pareizi uztvert savu apkārtni.

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

3.2. Personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes

Personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, jābūt:

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

3.3. Aviācijas medicīnas centri

Aviācijas medicīnas centriem jāatbilst šādām prasībām:

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

4. SALONA APKALPES LOCEKĻI

4.1. Vispārīgi noteikumi

Salona apkalpes locekļiem:

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

4.2. Mācību kurss

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

4.2.2. Mācību kursam jāatbilst šādiem nosacījumiem:

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

4.3. Salona apkalpes locekļu instruktori

Nodarbības jāveda attiecīgi kvalificētiem instruktoriem. Šiem instruktoriem ir:

- (a) jābūt ieguvušiem atbilstīgas zināšanas jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības,
- (b) jāspēj izmantot attiecīgas apmācību metodes, un
- (c) regulāri jāpiedalās kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu mācību standartu uzturēšanu.

4.4. Personas, kas veic salona apkalpes locekļu pārbaudes

Personām, kas ir atbildīgas par salona apkalpes locekļu pārbaudi:

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

5. MĀCĪBU ORGANIZĀCIJAS

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

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

V PIELIKUMS

Gaisa kuģu ekspluatācijas pamatprasības

1. VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

- 1.1. Lidojumu nedrīkst veikt, ja apkalpes locekļi un viss pārējais ekspluatācijā iesaistītais personāls, kas iesaistīts lidojuma sagatavošanā un izpildē, nepārzina attiecīgos tiesību aktus, noteikumus un procedūras, kas attiecas uz viņu pienākumiem un kas noteikti attiecībā uz teritorijām, kuras paredzēts šķērsot, lidlaukiem, kurus paredzēts izmantot, un ar tiem saistītajām aeronavigācijas iekārtām.
- 1.2. Lidojums jāveic tā, lai būtu ievērotas lidojumu rokasgrāmatā vai, vajadzības gadījumos, lidojumu veikšanas rokasgrāmatā noteiktās lidojumu sagatavošanas un izpildes procedūras. Lai šo veicinātu, apkalpes locekļiem jābūt pieejamai kontrolesarakstu sistēmai, lai to lietotu visās gaisa kuģa ekspluatācijas fāzēs parastos, ārkārtas un avārijas apstākļos un situācijās. Procedūras jānosaka visām paredzamām avārijas situācijām.
- 1.3. Pirms katra lidojuma jānosaka katra apkalpes locekļa funkcijas un pienākumi. Gaisa kuģa kapteinim ir jābūt atbildīgam par gaisa kuģa ekspluatāciju un drošību, kā arī par visu apkalpes locekļu, pasažieru un gaisa kuģī iekrautās kravas drošību.
- 1.4. Priekšmetus vai vielas, kas var nopietni apdraudēt veselību, drošību, īpašumu vai vidi, piemēram, bīstamus izstrādājumus, ieročus un munīciju, nedrīkst pārvadāt gaisa kuģos, ja vien nepiemēro īpašas drošības procedūras un norādījumus ar tiem saistītu apdraudējumu samazināšanai.
- 1.5. Visi dati, dokumenti, ieraksti un informācija, kas vajadzīgi, lai apstiprinātu to, ka ir ievēroti 5.3. punktā paredzētie nosacījumi, ir jāuzglabā par katru lidojumu, un tiem jābūt pieejamiem vismaz laikposmā, kas ir piemērots attiecīgajam ekspluatācijas veidam.

2. SAGATAVOŠANĀS LIDOJUMAM

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

- (a) lidojuma veikšanai ir pieejamas piemērotas ierīces, kas tieši vajadzīgas lidojumam un gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, tostarp sakaru iekārtas un navigācijas līdzekļi, ņemot vērā to, kādi aeronavigācijas informācijas dienestu dokumenti ir pieejami.
- (b) Apkalpei jāzina un pasažieriem jābūt informētiem par attiecīgo avārijas situācijās lietojamo iekārtu atrašanās vietu un lietojumu. Pietiekama informācija, kas saistīta ar ekspluatāciju un attiecas uz uzstādītajām iekārtām, par avārijas procedūrām un salona drošības aprīkojumu jādara zināma apkalpes locekļiem un pasažieriem.
- (c) Gaisa kuģa kapteinim jāpārlicinās, ka:
 - i) gaisa kuģis ir lidojumderīgs saskaņā ar 6. punktu;
 - ii) ja vajadzīgs, gaisa kuģis ir attiecīgi reģistrēts, un gaisa kuģī ir visi ar reģistrāciju saistītie sertifikāti;
 - iii) šā panta 5. punktā noteiktie instrumenti un iekārtas, kas vajadzīgas attiecīgā lidojuma veikšanai, ir uzstādītas gaisa kuģī un ir darba kārtībā,

- ja nav noteikts atbrīvojums ar attiecīgo obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai līdzvērtīgu dokumentu;
- iv) gaisa kuģa masa un smaguma centra atrašanās vieta ir tāda, ka lidojumu iespējams veikt, ievērojot lidojumderīguma dokumentos noteiktos ierobežojumus;
 - v) visa rokas bagāža, reģistrētā bagāža un krava ir pareizi iekrauta un nostiprināta, un
 - vi) visā lidojuma laikā netiks pārsniegti 4. punktā noteiktie gaisa kuģa ekspluatācijas ierobežojumi.
- (d) Gaisa kuģa apkalpes locekļiem jābūt pieejamai informācijai par meteoroloģiskajiem apstākļiem izlidošanas, ielidošanas un vajadzības gadījumā rezerves lidlaukos, kā arī informācijai par maršruta apstākļiem. Īpaša vērība jāpievērš iespējami bīstamiem atmosfēras apstākļiem.
 - (e) Lidojumiem aplidojuma apstākļos, kas ir zināmi vai paredzami, gaisa kuģim jābūt sertificētam, nodrošinātam ar atbilstīgām iekārtām un/vai sagatavotam drošai ekspluatācijai tādos apstākļos.
 - (f) Lidojumiem, ko veic saskaņā ar vizuālo lidojumu noteikumiem, maršruta meteoroloģiskiem apstākļiem jābūt tādiem, kas rada iespējas ievērot tādus lidojuma noteikumus. Lidojumiem, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, galamērķa un, vajadzības gadījumos, rezerves lidlauks(-i), kur gaisa kuģis var nolaisties, jāizraugās, jo īpaši ņemot vērā prognozējamos meteoroloģiskos apstākļus, aeronavigācijas pakalpojumu pieejamību, iekārtu uz zemes pieejamību un instrumentālā lidojuma procedūras, ko apstiprinājusi valsts, kurā atrodas galamērķa un/vai rezerves lidlauks.
 - (g) Degvielas/enerģijas daudzumam dzinēj sistēmai un preču daudzumam gaisa kuģī ir jābūt pietiekamam, lai nodrošinātu, ka paredzētais lidojums ir droši veicams, ņemot vērā meteoroloģiskos apstākļus, jebkurus elementus, kas ietekmē gaisa kuģa veiktspēju, un jebkuru lidojuma laikā paredzamo kavēšanos. Papildus jābūt degvielas/enerģijas rezervei neparedzētiem gadījumiem. Jānosaka procedūras degvielas/enerģijas pārvaldībai lidojumā, kad tas ir vajadzīgs.

3. LIDOJUMU VEIKŠANA

Attiecībā uz lidojumu veikšanu jāievēro visi turpmāk minētie nosacījumi.

- (a) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam pacelšanās un nolaišanās laikā un vienmēr, kad gaisa kuģa kapteinis drošības apsvērumu dēļ uzskata par vajadzīgu, visiem apkalpes locekļiem jāatrodas savās darba vietās un jāizmanto drošības stiprinājumu sistēmas.
- (b) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam visiem tiem gaisa kuģa lidojumu apkalpes locekļiem, kam jābūt pilotu kabīnē, ir pienākums lidojuma laikā būt un palikt darba vietās, piesprādzētiem ar drošības jostām, izņemot maršruta lidojumu, kad vietu var atstāt fizioloģisku vai darba vajadzību dēļ.
- (c) Atbilstīgi gaisa kuģa tipam un ekspluatācijas tipam gaisa kuģa kapteinim pirms pacelšanās un nosēšanās, kā arī manevrēšanas laikā un vienmēr, kad to uzskata

par vajadzīgu drošības interesēs, ir jānodrošina, ka visi pasažieri ir attiecīgās sēdvietās un attiecīgi piesprādzējušies.

- (d) Lidojums jāizpilda tā, lai turētos pienācīgā attālumā no citiem gaisa kuģiem un visās lidojuma fāzēs nodrošinātu atbilstošu šķēršļu pārlidošanas augstumu. Šim attālumam jābūt vismaz tik lielam, kā prasīts attiecīgos gaisa telpas izmantošanas noteikumos, atbilstīgi ekspluatācijas veidam.
- (e) Lidojumu nedrīkst turpināt, ja zināmie apstākļi nav vismaz līdzvērtīgi 2. punktā noteiktajiem. Turklāt lidojumos, ko veic saskaņā ar instrumentālo lidojumu noteikumiem, pieeju lidlaukam nedrīkst turpināt zemāk par konkrēti noteiktiem augstumiem vai šķērsot noteikto pozīciju, ja redzamība neatbilst noteiktiem kritērijiem.
- (f) Avārijas situācijās gaisa kuģa kapteinim ir jānodrošina, lai visi pasažieri būtu informēti, kā konkrētos apstākļos attiecīgi rīkoties.
- (g) Gaisa kuģa kapteinim ir jāveic visi pasākumi, kas vajadzīgi, lai samazinātu pasažieru problemātiskas uzvedības ietekmi uz lidojumu.
- (h) Gaisa kuģi nedrīkst manevrēt lidlauka kustības zonā vai tā rotoru nedrīkst pieslēgt piedziņai, ja pie vadības ierīcēm nav attiecīgi kompetentas personas.
- (i) Ja vajadzīgs, lidojuma laikā jāizmanto attiecīgās degvielas/enerģijas pārvaldības procedūras.

4. GAISA KUĢA TEHNISKIE RAKSTUROJUMI UN EKSPLUATĀCIJAS IEROBEŽOJUMI

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

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

5. INSTRUMENTI, DATI UN IEKĀRTAS

- 5.1. Gaisa kuģī jābūt uzstādītām visām paredzētajam lidojumam vajadzīgajām navigācijas, sakaru u. c. iekārtām, ņemot vērā gaisa satiksmes noteikumus un gaisa telpas izmantošanas noteikumus, ko piemēro visās lidojuma fāzēs.
- 5.2. Vajadzības gadījumā gaisa kuģī jābūt uzstādītām visām vajadzīgajām drošības, medicīnas, evakuācijas un glābšanas ierīcēm, ņemot vērā apdraudējumus, ko rada ekspluatācijas teritorijas, lidojuma maršruti, lidojuma augstums un ilgums.
- 5.3. Visiem datiem, kas apkopes locekļiem vajadzīgi lidojuma izpildei, jābūt atjauninātiem un pieejamiem gaisa kuģī, ņemot vērā attiecīgos gaisa satiksmes noteikumus, gaisa telpas izmantošanas noteikumus, lidojuma augstumu un teritoriju.

6. RAŽOJUMU LIDOJUMDERĪGUMA UZTURĒŠANA UN SADERĪGUMS VIDES AIZSARDZĪBAS ZIŅĀ

- 6.1. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja:
- (a) tas ir lidojumderīgs un atbilst piemērojamām prasībām par ražojumu saderīgumu vides aizsardzības ziņā.
 - (b) paredzētajam lidojumam vajadzīgās iekārtas, ko lieto normālās un avārijas situācijās, ir darba kārtībā;
 - (c) lidojumderīguma dokuments un vajadzības gadījumā trokšņa līmeņa sertifikāts ir derīgs, un
 - (d) gaisa kuģa tehniskā apkope veikta saskaņā ar piemērojamajām prasībām.

- 6.2. Pirms katra lidojuma vai vairākiem secīgiem lidojumiem gaisa kuģis jāpārbauda, veicot pirmslidojuma pārbaudi, lai noteiktu tā piemērotību paredzētajam lidojumam.
- 6.3. Gaisa kuģi drīkst ekspluatēt tikai tad, ja tam pēc tehniskās apkopes ekspluatācijas atļauju izsniedz kvalificētas personas vai organizācijas. Parakstot izmantošanas sertifikātu, konkrēti jānorāda galvenās ziņas par veiktajiem tehniskās apkopes pasākumiem.
- 6.4. Dati, kas vajadzīgi, lai pierādītu gaisa kuģa lidojumderīgumu un saderīgumu vides aizsardzības ziņā, ir jāsaglabā uz laiku, kas atbilst piemērojamām lidojumderīguma uzturēšanas prasībām, tikmēr, kamēr tajos ietvertā informācija nav aizstāta ar līdzvērtīga apjoma un līdzvērtīgi sīki izstrādātu jaunu informāciju, bet jebkurā gadījumā ne mazāk par 24 mēnešiem.
- 6.5. Visiem pārveidojumiem un remontiem jāatbilst lidojumderīguma pamatprasībām un, attiecīgos gadījumos, prasībām par ražojumu saderīgumu vides aizsardzības ziņā. Jāuzglabā pamatojuma dati, kas apliecina atbilstību lidojumderīguma prasībām un ražojumu saderīgumu vides aizsardzības ziņā.
- 6.6. Ekspluatanta pienākums ir nodrošināt, ka trešā persona, kas veic tehnisko apkopi, ievēro ekspluatanta drošuma un drošības prasības.

7. APKALPES LOCEKĻI

- 7.1. Gaisa kuģa apkalpes locekļu skaitu un sastāvu nosaka, ņemot vērā:
 - (a) gaisa kuģa sertificēšanas ierobežojumus, vajadzības gadījumā ietverot arī attiecīgu evakuācijas demonstrāciju avārijas gadījumam;
 - (b) gaisa kuģa konfigurāciju, un
 - (c) ekspluatācijas tipu un ilgumu.

- 7.2. Gaisa kuģa kapteinim jābūt pilnvarām dot visas komandas un veikt atbilstīgas darbības ekspluatācijas nodrošināšanai, kā arī gaisa kuģa un tajā pārvadājamo personu un/vai mantas drošībai.
- 7.3. Avārijas situācijā, kas apdraud gaisa kuģa ekspluatāciju vai drošību un/vai gaisa kuģī esošu personu drošību, gaisa kuģa kapteinim jārīkojas, kā viņš/viņa uzskata par vajadzīgu drošības interesēs. Ja šāda rīcība saistīta ar vietējo noteikumu vai procedūru pārkāpumiem, gaisa kuģa kapteinim jābūt atbildīgam par to, ka nekavējoties tiek informēta attiecīgā vietējā iestāde.
- 7.4. Pārvadājot pasažierus vai kravu, nedrīkst imitēt avārijas vai ārkārtas situācijas.
- 7.5. Nevienš gaisa kuģa apkalpes loceklis nedrīkst pieļaut, ka tā spējas pildīt uzdevumus/pieņemt lēmumus noguruma dēļ samazinās tiktāl, ka ir apdraudēta lidojuma drošība, *inter alia*, ņemot vērā pārgurumu, negulēšanu, nolidoto sektoru skaitu, nakts dežūras vai laika joslu maiņas. Atpūtas laikiem jābūt pietiekami ilgiem, lai apkalpes locekļi pārvarētu iepriekš veikto pienākumu radīto nogurumu un līdz pienākumu veikšanai nākamajā lidojuma darba laikā būtu labi atpūtušies.
- 7.6. Apkalpes locekļi nedrīkst veikt tiem uzticētos pienākumus gaisa kuģī, esot psihotropu vielu iedarbībā vai alkohola reibumā, vai arī esot darbnespējīgiem traumas, noguruma, medikamentu lietošanas, slimības vai citu līdzīgu iemeslu dēļ.

8. PAPILDU PRASĪBAS KOMERCIĀLIEM GAISA PĀRVADĀJUMIEM UN CITĀM DARBĪBĀM, UZ KO ATTIECAS CERTIFICĒŠANAS VAI DEKLARĀCIJAS SNIEGŠANAS PRASĪBA

- 8.1. Ekspluatāciju komerciālu gaisa pārvadājumu mērķiem un citas gaisa kuģu darbības, uz kurām attiecas prasība par sertifikāciju vai deklarēšanu, nedrīkst uzsākt, kamēr nav izpildīti turpmāk norādītie nosacījumi:
- (a) ekspluatanta rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, jābūt līdzekļiem, lai nodrošinātu darbības mērogu un apjomu. Šādi līdzekļi cita starpā ir: gaisa kuģi, telpas, pārvaldības struktūra, personāls, iekārtas, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un uzskaitē;
 - (b) ekspluatantam jāizmanto tikai attiecīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots personāls un jāīsteno un jāuztur apkalpes locekļu un cita vajadzīgā personāla mācību un pārbaudes programmas;
 - (c) ekspluatants izstrādā obligāto iekārtu sarakstu (*MEL*) vai līdzvērtīgu dokumentu, ņemot vērā, ka:
 - i) dokumentā jāparedz gaisa kuģa ekspluatācija konkrētos apstākļos, kad atsevišķi instrumenti, iekārtas vai funkcijas, sākot lidojumu, nedarbojas;
 - ii) dokumentam jābūt izstrādātam atsevišķi par katru gaisa kuģi, ņemot vērā ekspluatanta konkrētos ekspluatācijas un tehniskās apkopes nosacījumus, un
 - iii) *MEL* jāizstrādā, pamatojoties uz obligāto iekārtu pamatsarakstu (*MMEL*), ja pieejams, un tas nedrīkst būt mazāk ierobežojošs kā *MMEL*;
 - (d) atbilstīgi ekspluatācijas veidam un organizācijas lielumam ekspluatantam jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu;

- (e) ekspluatants kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta d) punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014.
- 8.2. Ekspluatācija jāveic tikai saskaņā ar ekspluatanta lidojumu veikšanas rokasgrāmatu. Šajā rokasgrāmatā jābūt visiem vajadzīgajiem norādījumiem, informācijai un procedūrām par visiem izmantojamiem gaisa kuģiem un par ekspluatācijas personāla pienākumu veikšanu. Jāprecizē apkalpes locekļu lidojuma ilguma, lidojuma darba laika ierobežojumi un atpūtas laiki. Lidojumu veikšanas rokasgrāmatai un tās pārskatītajām redakcijām jāatbilst apstiprinātajai lidojumu rokasgrāmatai, un vajadzības gadījumā tajā ir jāizdara grozījumi.
- 8.3. Ekspluatants vajadzības gadījumā izstrādā procedūras lidojuma drošības saglabāšanai pasažieru problemātiskas uzvedības gadījumos.
- 8.4. Ekspluatantam jāizstrādā un jāuztur drošības programmas, kas pielāgotas konkrētajam gaisa kuģim un ekspluatācijas veidam, konkrēti paredzot:
- (a) pilotu kabīnes drošību;
 - (b) gaisa kuģa pārmeklēšanas kontrolesarakstu;
 - (c) mācību programmas, un
 - (d) elektronisko un datorsistēmu aizsardzību, lai novērstu tīšu un netīšu sistēmas darbības traucējumu un bojājumu iespējas;
- 8.5. Ja drošības pasākumi var nelabvēlīgi iespaidot ekspluatācijas drošību, ir jānovērtē apdraudējumi un jāizstrādā atbilstīgas procedūras drošībai radītu apdraudējumu samazināšanai; tālab varbūt ir jāizmanto specializētas iekārtas.
- 8.6. Ekspluatantam par gaisa kuģa kapteini ir jāizraugās pilots no lidojuma apkalpes.
- 8.7. Noguruma novēršanai jāizmanto noguruma pārvaldības sistēma. Ar šādu sistēmu attiecībā uz vienu vai vairākiem lidojumiem jānosaka lidojuma ilgums, lidojuma darba laiki, dežūras un pielāgoti atpūtas periodi. Noguruma pārvaldības sistēmā paredzētajos ierobežojumos jāņem vērā visi attiecīgie faktori, kas rada nogurumu, piemēram, nolidoto sektoru skaits, laika zonu šķērsošana, negulēšana, diennakts ciklu traucējumi, darbs naktī, pozīcija, kumulatīvais dežūru ilgums konkrētos laikposmos, pienākumu sadalījums starp gaisa kuģa apkalpes locekļiem, kā arī gaisa kuģa apkalpes locekļu skaita palielināšana.
- 8.8. Ekspluatantam jānodrošina, ka tos uzdevumus, kas noteikti 6.1. punktā, un tos uzdevumus, kas aprakstīti 6.4. un 6.5. punktā, kontrolē organizācija, kura ir atbildīga par lidojumderīguma uzturēšanas pārvaldību, kam jāatbilst II pielikuma 3.1. punktam un III pielikuma 7. un 8. punktam.
- 8.9. Ekspluatantam jānodrošina, ka 6.3. punktā noteikto izmantošanas sertifikātu izsniedz organizācija, kas ir kvalificēta veikt ražojumu, daļu un neuzstādītu ierīču tehnisko apkopi. Šī organizācija atbilst II pielikuma 3.1. punkta prasībām.
- 8.10. Šā pielikuma 8.8. punktā minētā organizācija izstrādā organizācijas rokasgrāmatu, kurā konkrētajam personālam izmantošanai un norādēm sniedz visu lidojumderīguma uzturēšanas procedūru aprakstu.

VI PIELIKUMS

Pamatprasības kvalificētiem tiesību subjektiem

1. Kvalificētais tiesību subjekts ("tiesību subjekts"), tā direktors un darbinieki, kas atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu, nevar ne tieši, ne kā pilnvarotie pārstāvji būt iesaistīti ražojumu, daļu, neuzstādītu ierīču, komponentu vai sistēmu konstruēšanā, ražošanā, tirdzniecībā, tehniskajā apkopē, ekspluatācijā, pakalpojumu sniegšanā vai izmantošanā. Tas neliedz iespēju iesaistītajām organizācijām un kvalificētam tiesību subjektam apmainīties ar tehnisku informāciju.
Šis punkts neliedz organizācijai, kas izveidota nolūkā popularizēt gaisa sportu vai izklaides aviāciju, būt tiesīgai saņemt akreditāciju kā kvalificētam tiesību subjektam, ar nosacījumu, ka tā akreditācijas iestādei pierāda to, ka ir ieviesti atbilstoši pasākumi interešu konflikta novēršanai.
2. Tiesību subjektam un tā darbiniekiem, kas atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu, savi pienākumi jāveic ar pēc iespējas lielāku profesionālo godprātību un pēc iespējas lielāku tehnisko kompetenci, un tos nedrīkst ietekmēt ne ar spiedienu, ne pamudinājumiem, īpaši finansiāliem pamudinājumiem, kas varētu ietekmēt viņu spriestspēju vai sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu, īpaši no tādu personu vai personu grupu puses, ko ietekmē sertifikācijas un uzraudzības pienākumu rezultāti.
3. Tiesību subjektam ir jānodarbina darbinieki un tā rīcībā jābūt līdzekļiem, kas nepieciešami atbilstīgai tādu tehnisko un administratīvo pienākumu veikšanai, kuri saistīti ar sertifikācijas un uzraudzības procesu; tai ir arī pieeja ārkārtas pārbaužu veikšanai vajadzīgajai aparatūrai.
4. Tiesību subjektam un tā darbiniekiem, kas ir atbildīgi par izmeklēšanu, jābūt:
 - (a) atbilstoši tehniski un profesionāli apmācītiem vai ar pietiekamu pieredzi, kas iegūta, veicot attiecīgas darbības,
 - (b) pietiekamām zināšanām par prasībām attiecībā uz sertifikācijas un uzraudzības pienākumiem, ko viņi veic, un pietiekamai pieredzei tādos procesos,
 - (c) nepieciešamajām spējām sagatavot paziņojumus, dokumentāciju un ziņojumus, kas pierāda, ka sertifikācijas un uzraudzības pienākumi ir veikti.
5. Jāgarantē to darbinieku objektivitāte, kas ir atbildīgi par sertifikācijas un uzraudzības pienākumu veikšanu. To atalgojums nedrīkst būt atkarīgs no veikto izmeklēšanu skaita vai tādu izmeklēšanu rezultātiem.
6. Tiesību subjektam jābūt apdrošinājušam savu atbildību, ja vien tā atbildību neuzņemas kāda dalībvalsts saskaņā ar saviem tiesību aktiem.
7. Tiesību subjekta darbiniekiem jāglabā dienesta noslēpums attiecībā uz visu informāciju, ko tie guvuši, veicot uzdevumus saskaņā ar šo regulu.

VII PIELIKUMS

Lidlauku pamatprasības

1. FIZISKIE RAKSTURLIELUMI, INFRASTRUKTŪRA UN IEKĀRTAS

1.1. Kustības zona

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

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

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

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

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

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

- (a) šo zonu nestspēja ir pietiekama, lai izturētu slodzi, ko rada tām paredzēto gaisa kuģu atkārtotas operācijas, izņemot zonas, ko paredzēts izmantot tikai dažkārt un kam tikai jāspēj noturēt gaisa kuģus;

- (b) šīs zonas projektē, paredzot ūdens drenāžu un nepieļaujot, ka uzkrājies ūdens varētu radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- (c) šo zonu slīpums un slīpuma izmaiņas nerada nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus;
- (d) šo zonu virsmas raksturlielumi ir piemēroti tiem paredzētajiem gaisa kuģiem, un
- (e) šajās zonās neatrodas objekti, kas varētu radīt nepieņemamus riskus gaisa kuģiem. Tas neliedz speciāli norādītās vietās vai zonās novietot šīm zonām vajadzīgo stāvēšanas aprīkojumu.

- 1.1.5. Citu gaisa kuģiem paredzētu infrastruktūru projektē tā, lai tā neradītu nepieņemamus riskus gaisa kuģiem, kas to izmanto.
- 1.1.6. Būves, celtnes, iekārtas un noliktavas izvieto un projektē tā, lai tās neradītu nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.
- 1.1.7. Neskarot valsts un starptautiskos dzīvnieku aizsardzības tiesību aktus, nodrošina piemērotus līdzekļus, lai kustības zonā nevarētu iekļūt nepiederošas personas, nepiederoši transportlīdzekļi vai dzīvnieki, kas ir tik lieli, ka var radīt nepieņemamus gaisa kuģu ekspluatācijas riskus.

1.2. Šķēršļu pārlidošanas augstumi

- 1.2.1. Lai aizsargātu gaisa kuģus, kas gatavojas nosēsties lidlaukā vai pacelties no tā, izveido ielidošanas un izlidošanas maršrutus vai zonas. Šie maršruti vai zonas garantē, ka gaisa kuģi šķēršļus lidlauka apkārtnē pārlido vajadzīgajā augstumā, pienācīgi ņemot vērā vietējos fiziskos raksturlielumus.
- 1.2.2. Šāds šķēršļu pārlidošanas augstums atbilst lidojuma fāzei un operācijas veidam, ko veic gaisa kuģis. Nosakot šo augstumu, ņem vērā arī iekārtas, ko izmanto gaisa kuģu atrašanās vietas noteikšanai.

1.3. Vizuālie un nevizuālie palīglīdzekļi un lidlauku aprīkojums

- 1.3.1. Palīglīdzekļi atbilst to mērķim, ir atpazīstami un sniedz nepārprotamu informāciju to izmantotājiem visos paredzētajos ekspluatācijas apstākļos.
- 1.3.2. Paredzētajos ekspluatācijas apstākļos lidlauku aprīkojums funkcionē, kā paredzēts. Ekspluatācijas apstākļos vai sabojāšanās gadījumā lidlauku aprīkojums nerada nepieņemamus riskus aviācijas drošībai.
- 1.3.3. Palīglīdzekļus un to elektroapgādes sistēmas konstruē tā, lai to sabojāšanās gadījumā informācijas lietotāji nesaņemtu neatbilstīgu, maldinošu vai nepietiekamu informāciju un lai nerastos būtisku pakalpojumu pārtraukumi.
- 1.3.4. Nodrošina piemērotus aizsardzības līdzekļus, lai izvairītos no šādu palīglīdzekļu sabojāšanas vai to darbības traucēšanas.
- 1.3.5. Starojuma avoti un kustīgi vai nekustīgi priekšmeti netraucē vai nelabvēlīgi neietekmē aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmas.
- 1.3.6. Attiecīgajiem darbiniekiem ir pieejama informācija par lidlauku aprīkojuma ekspluatāciju un izmantošanu, tostarp skaidri norādījumi, kādos apstākļos var rasties nepieņemami riski aviācijas drošībai.

1.4. Lidlauku dati

- 1.4.1. Nosaka katra lidlauka un tajā pieejamo pakalpojumu svarīgākos datus, ko regulāri atjaunina.
- 1.4.2. Dati ir precīzi, salasāmi, pilnīgi un nepārprotami. Nodrošina atbilstīgu datu integritātes līmeni.
- 1.4.3. Dati ir pieejami lietotājiem un attiecīgajiem aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem laikus, saziņai izmantojot pietiekami drošu un ātru sakaru metodi.

2. EKSPLUATĀCIJA UN PĀRVALDĪBA

2.1. Lidlauka ekspluatanta pienākumi

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

- (a) lidlauka ekspluatanta rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai lidlaukā nodrošinātu drošu gaisa kuģu ekspluatāciju. Šādi līdzekļi cita starpā ir telpas, personāls, aprīkojums un materiāli, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un uzskaitē;
- (b) lidlauka ekspluatants veic pārbaudes, lai pārliecinātos, vai vienmēr tiek ievērotas 1. sadaļas prasības, vai veic attiecīgus pasākumus, lai mazinātu ar neatbilstību saistītus riskus. Nosaka un piemēro procedūras, lai visiem lietotājiem laikus paziņotu par šādiem pasākumiem;
- (c) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno atbilstīgu lidlauka risku pārvaldības programmu attiecībā uz savvaļas dzīvniekiem;
- (d) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, nodrošina, ka transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonā un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem;
- (e) lidlauka ekspluatants nodrošina, ka attiecīgos gadījumos ir izstrādātas un tiek īstenotas procedūras, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija ziemā, nelabvēlīgos laika apstākļos, sliktas redzamības apstākļos vai naktī;
- (f) lidlauka ekspluatants vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu atbilstību šīm lidlauku pamatprasībām. Šīs organizācijas cita starpā ir gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji, apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēji, perona pārvaldības dienesta nodrošinātāji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt gaisa kuģu drošību;
- (g) lidlauka ekspluatants pārbauda, vai organizācijām, kas iesaistītas degvielas uzglabāšanā un gaisa kuģu apgādē ar degvielu, ir procedūras, ar kurām nodrošina, ka gaisa kuģiem tiek piegādāta nekontaminēta un pareizajām specifikācijām atbilstoša degviela;
- (h) ir pieejamas lidlauka aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;
- (i) lidlauka ekspluatants izstrādā un īsteno lidlauka avārijas situāciju plānu, kas aptver iespējamās avārijas situācijas, kuras var rasties lidlaukā vai tā apkārtnē. Šis plāns vajadzības gadījumā ir saskaņots ar vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu;
- (j) lidlauka ekspluatants, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, nodrošina, ka lidlaukā ir atbilstīgs glābšanas un ugunsdzēsības dienests. Ja notiek incidents vai nelaimes gadījums, šie dienesti reaģē ar pienācīgu operativitāti, un to rīcībā ir vismaz aprīkojums, ugunsdzēsības līdzekļi un pietiekami daudz darbinieku;
- (k) lidlauka ekspluatants lidlauka ekspluatācijā un uzturēšanā izmanto tikai apmācītu un kvalificētu personālu un nodrošina, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, mācību un pārbaudes programmu īstenošanu un uzturēšanu, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci;

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

2.2. Pārvaldības sistēmas

- 2.2.1. Atbilstīgi ekspluatācijas veidam un organizācijas lielumam lidlauka ekspluatants ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu.
- 2.2.2. Lidlauka ekspluatants kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta 2.2.1. punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Informācijas, kas iegūta no šīs atgadījumu ziņošanas sistēmas, analizē vajadzības gadījumā iesaista 2.1. punkta f) apakšpunktā minētās personas. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014.
- 2.2.3. Lidlauka ekspluatants sagatavo lidlauka rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Šādās rokasgrāmatās ir visas lidlaukam, pārvaldības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

3. LIDLAUKA APKĀRTNE

- 3.1. Ir nodrošināts, ka gaisa telpā lidlauka kustības zonas apkaimē nav nekādu šķēršļu, lai lidlaukā varētu notikt paredzētā gaisa kuģu ekspluatācija un šķēršļu izveide lidlauka apkārtne neradītu nepieņemamus riskus. Šajā nolūkā izveido, ievieš un nepārtraukti pārbauda šķēršļu novērošanas virsmas, lai apzinātu par šīm virsmām augstākus objektus.
 - (a) Konstatējot par šīm virsmām augstākus objektus, novērtē, vai tie ir vai nav uzskatāmi par nepieņemamu risku. Visus objektus, kas rada nepieņemamu risku, likvidē vai veic attiecīgus risku mazinošus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus, kuri izmanto lidlauku.
 - (b) Par palikušajiem šķēršļiem paziņo, un vajadzības gadījumā tos atbilstīgi marķē un padara redzamus ar gaismām.

- 3.2. Ar cilvēka darbību un ar zemes izmantošanu saistītos apdraudējumus, gan turpmāk uzskaitītos, gan citus, pārtrauga. Šo apdraudējumu radītos riskus novērtē un vajadzības gadījumā mazina:
- (a) jebkāda apbūve vai zemes izmantošanas pārmaiņas lidlauka zonā;
 - (b) iespējamība, ka šķēršļi var izraisīt turbulenci;
 - (c) bīstamas, dezorientējošas un maldinošas gaismas;
 - (d) žilbinoša gaisma, ko rada lielas un gaismu intensīvi atstarojošas virsmas;
 - (e) tādu zonu izveide, kuras var veicināt savvaļas dzīvnieku aktivitāti lidlauka kustības zonas apkārtnē, vai
 - (f) neredzama starojuma avoti vai kustīgi un nekustīgi objekti, kas var traucēt vai nelabvēlīgi ietekmēt aviācijas sakaru, navigācijas un novērošanas sistēmu darbību.
- 3.3. Gadījumiem, kad aviācijas avārijas situācija izveidojas lidlauka apkārtnē, sagatavo vietējās pašvaldības avārijas situāciju plānu.

4. APKALPOŠANAS UZ ZEMES PAKALPOJUMI

4.1. Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzēja atbildība

Apkalpošanas uz zemes pakalpojumu sniedzējs ir atbildīgs par drošu savu darbību veikšanu lidlaukā. Pakalpojumu sniedzēja pienākumi ir šādi:

- (a) pakalpojumu sniedzēja rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, ir visi vajadzīgie līdzekļi, lai lidlaukā nodrošinātu drošu pakalpojuma sniegšanu. Šādi līdzekļi cita starpā ir telpas, personāls, aprīkojums un materiāli, atbilstība vietējām lidlauka ekspluatanta procedūrām, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, piekļuves iespējas attiecīgiem datiem un uzskaitē;
- (b) pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka tā transportlīdzekļu un cilvēku pārvietošanās kustības zonās un citās ekspluatācijas zonās ir saskaņota ar gaisa kuģu kustību, lai izvairītos no sadursmēm un gaisa kuģu bojājumiem;
- (c) pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka attiecīgos gadījumos ir izstrādātas un tiek īstenotas procedūras, kas paredzētas, lai mazinātu riskus, ko rada lidlauka ekspluatācija ziemā, nelabvēlīgos laika apstākļos, sliktas redzamības apstākļos vai naktī;
- (d) pakalpojumu sniedzējs vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu, ka vienmēr tiek ievērotas šīs pamatprasības. Šīs organizācijas cita starpā ir lidlauka ekspluatanti, gaisa kuģu ekspluatanti, aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji un citas organizācijas, kuru darbība vai ražojumi var ietekmēt gaisa kuģu drošību;
- (e) pakalpojumu sniedzējs – pats vai slēdzot līgumus ar trešām personām – nodrošina, ka ir spēkā procedūras, lai apgādātu gaisa kuģus ar nekontaminētu un pareizajām specifikācijām atbilstošu degvielu;
- (f) pakalpojumu sniedzējs nodrošina, ka ir pieejamas aprīkojuma tehniskās apkopes rokasgrāmatas, kuras izmanto praksē un kurās sniegti norādījumi par tehnisko apkopi un remontu, apkalpošanas informācija, traucējummeklēšanas un pārbaudes procedūras;

- (g) pakalpojumu sniedzējs izmanto tikai pienācīgi sagatavotus un kvalificētus darbiniekus un nodrošina mācību un pārbaudes programmu īstenošanu un uzturēšanu, lai nodrošinātu visa attiecīgā personāla pastāvīgu kompetenci.

4.2. Pārvaldības sistēmas

- 4.2.1. Atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam pakalpojumu sniedzējs ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu.
- 4.2.2. Pakalpojumu sniedzējs kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta 4.2.1. punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Informācijas, kas iegūta no šīs atgadījumu ziņošanas sistēmas, analīzē vajadzības gadījumā iesaista 4.1. punkta d) apakšpunktā minētās personas. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014.
- 4.2.3. Pakalpojumu sniedzējs izstrādā apkalpošanas uz zemes pakalpojumu rokasgrāmatu un darbojas saskaņā ar šo rokasgrāmatu. Šādā rokasgrāmatā ir iekļautas visas pakalpojuma sniegšanai, pārvaldības sistēmai un pakalpojuma sniegšanas personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.

5. CITI

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

VIII PIELIKUMS

Pamatprasības ATM/ANS un gaisa satiksmes vadības dispečeriem

1. GAISA TELPAS IZMANTOŠANA

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

2. PAKALPOJUMI

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

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

2.2. Meteoroloģiskā informācija

- 2.2.1. Dati, ko izmanto kā aviācijas meteoroloģiskās informācijas avotu, ir pietiekami kvalitatīvi, pilnīgi un aktuāli.
- 2.2.2. Aviācijas meteoroloģiskā informācija ir iespējami precīza, pilnīga, aktuāla, ar atbilstīgu integritāti un nepārprotama, lai tā atbilstu gaisa telpas izmantotāju vajadzībām.
- 2.2.3. Šādu aviācijas meteoroloģisko informāciju gaisa telpas lietotājiem dara zināmu laicīgi un izmantojot pietiekami uzticamus un ātrus, pret sakaru traucējumiem un datu sabojāšanu aizsargātus sakaru līdzekļus.

2.3. Gaisa satiksmes pakalpojumi

- 2.3.1. Dati, ko izmanto kā avotu, sniedzot gaisa satiksmes pakalpojumus, ir pareizi, pilnīgi un aktuāli.
- 2.3.2. Gaisa satiksmes pakalpojumi ir pietiekami precīzi, pilnīgi, aktuāli un nepārprotami, lai tie atbilstu lietotāju drošības vajadzībām.
- 2.3.3. Automatizēti instrumenti, kas lietotājiem sniedz informāciju vai ieteikumus, tiek pareizi konstruēti, ražoti un uzturēti, lai nodrošinātu to piemērotību paredzētajiem mērķiem.
- 2.3.4. Gaisa satiksmes vadības pakalpojumi un ar tiem saistītie procesi nodrošina, ka ir atbilstīgs attālums starp gaisa kuģiem, un lidlauka manevrēšanas teritorijā novērš sadursmes starp gaisa kuģiem un šķēršļiem, un vajadzības gadījumā palīdz izvairīties

no citiem apdraudējumiem gaisā, un nodrošina tūlītēju un savlaicīgu koordināciju ar visiem attiecīgajiem lietotājiem un blakusesošajām gaisa telpas daļām.

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

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

2.4. Sakaru pakalpojumi

Sakaru pakalpojumi nodrošina un uztur pietiekamus veikspējas parametrus attiecībā uz to pieejamību, integritāti, nepārtrauktību un savlaicīgumu. Pakalpojumi ir ātri un aizsargāti pret datu sabojāšanu.

2.5. Navigācijas pakalpojumi

Navigācijas pakalpojumi nodrošina un uztur pietiekamu veikspējas līmeni attiecībā uz vadīšanas, pozicionēšanas un, atbilstīgos gadījumos, laika koordinācijas informāciju. Veikspējas kritēriji ietver pakalpojumu precizitāti, integritāti, pieejamību un nepārtrauktību.

2.6. Novērošanas pakalpojumi

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

2.7. Gaisa satiksmes plūsmas pārvaldība

Gaisa satiksmes plūsmas taktiskā pārvaldība Savienības mērogā izmanto un sniedz pietiekami precīzu un aktuālu informāciju par plānotās gaisa satiksmes apjomu un īpatnībām, kas ietekmē pakalpojumu sniegšanu, un veic ar satiksmes plūsmu maršrutu maiņu vai aizkavēšanu saistīto koordināciju un sarunas, lai mazinātu risku, kas saistīts ar pārslodžu rašanos gaisā vai lidlaukos. Lai optimizētu pieejamo kapacitāti gaisa telpas izmantošanā un lai uzlabotu gaisa satiksmes plūsmas pārvaldības procesus, īsteno plūsmas pārvaldību. Šādai pārvaldībai jābūt drošai, pārredzamai un efektīvai, nodrošinot, ka kapacitātes piešķiršana ir elastīga un savlaicīga, ievērojot Eiropas aeronavigācijas plānu.

Regulas 12. panta 7. punktā minētie pasākumi attiecībā uz plūsmas pārvaldību ir aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēju, lidostu ekspluatantu un gaisa telpas lietotāju ekspluatācijas lēmumu pamatā un aptver šādas jomas:

- (a) lidojumu plānošanu;
- (b) pieejamās gaisa telpas kapacitātes izmantošanu visās lidojuma fāzēs, ieskaitot laika nišu piešķiršanu maršrutā;
- (c) vispārējās gaisa satiksmes maršrutu izmantošanu, tostarp:
 - vienotas maršrutu un satiksmes izvietojuma publikācijas izveidošanu,
 - vispārējās gaisa satiksmes novirzīšanu no noslogotiem apgabaliem, un

- prioritātes noteikšanu vispārējās gaisa satiksmes piekļuvei gaisa telpai, jo īpaši noslogotības un krīzes laikā, un
- (d) lidojumu plānu un lidostu laika nišu atbilstību un vajadzības gadījumā nepieciešamo koordināciju ar blakus esošiem reģioniem.

2.8. Gaisa telpas pārvaldība

Konkrētu gaisa telpas daļu piešķiršanu noteiktiem izmantošanas veidiem pārrauga, koordinē un izziņo laicīgi, lai jebkuros apstākļos mazinātu risku, ka zūd distance starp gaisa kuģiem. Ņemot vērā dalībvalstu atbildībā esošu militāro darbību un ar to saistītu aspektu organizāciju, gaisa telpas pārvaldība arī atbalsta ICAO noteikto un saskaņā ar Regulu (EK) Nr. (XXXX/XXX) par Eiropas vienotās gaisa telpas īstenošanu (pārstrādāta redakcija) īstenoto gaisa telpas elastīgas izmantošanas koncepcijas vienādu piemērošanu, lai veicinātu gaisa telpas un gaisa satiksmes pārvaldību kopējās transporta politikas ietvaros.

2.9. Gaisa telpas plānošana

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

3. SISTĒMAS UN KOMPONENTI

3.1. Vispārīgi noteikumi

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

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

- (a) gaisa telpas pārvaldību;
- (b) gaisa satiksmes plūsmas pārvaldību;
- (c) gaisa satiksmes pakalpojumus, jo īpaši lidojumu datu apstrādes sistēmas, novērošanas datu apstrādes sistēmas un cilvēka un mašīnas saskarnes sistēmas;
- (d) sakarus, tostarp zeme–zeme/izplatījums, gaiss–zeme un gaiss-gaiss/izplatījums sakarus;
- (e) navigāciju;
- (f) novērošanu;
- (g) aeronavigācijas informācijas pakalpojumus;
- (h) meteoroloģiskās informācijas izmantošanu;
- (i) sistēmas un procedūras meteoroloģiskās informācijas izmantošanai.

3.2. Sistēmu un komponentu integritāte, veikspēja un drošums

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

ATM/ANS sistēmas un to komponentus konstruē, izstrādā, uztur un ekspluatē, izmantojot atbilstīgas un apstiprinātas procedūras, lai vienmēr un visās lidojuma

fāzēs nodrošinātu Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla sekmīgu darbību. Sekmīga darbība īpaši ietver apmaiņu ar informāciju, tai skaitā ar attiecīgu informāciju par ekspluatācijas stāvokli, informācijas kopīgu izpratni, salīdzināmās apstrādes darbības un saistītās procedūras, kas ļauj veikt kopējās saskaņotās ekspluatācijas darbības visā Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīklā (*EATMN*) vai tā daļā.

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

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

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

3.3. Sistēmu un komponentu konstrukcija

- 3.3.1. Sistēmas un komponentus konstruē, ievērojot piemērojamās drošuma un drošības prasības.
- 3.3.2. Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko kopā, atsevišķi vai savstarpējā saistībā, tos konstruē tā, lai būtu apgriezti proporcionāla attiecība starp iespējamību, ka jebkāda atteice var izraisīt pilnīgu sistēmas atteici, un atteices seku nopietnību attiecībā uz pakalpojumu drošību.
- 3.3.3. Neatkarīgi no tā, vai sistēmas un komponentus uzlūko atsevišķi vai savstarpējā kombinācijā, tos konstruējot, ņem vērā ar cilvēka spējām un veiktspēju saistītus ierobežojumus.
- 3.3.4. Sistēmas un komponentus konstruē tā, lai tie un tajos esošie dati būtu aizsargāti pret tīšu un netīšu kaitīgu mijiedarbību ar iekšējiem un ārējiem elementiem.
- 3.3.5. Personālam skaidri, konsekventi un nepārprotami dara zināmu sistēmu un komponentu ražošanai, uzstādīšanai, ekspluatācijai un uzturēšanai vajadzīgo informāciju, kā arī informāciju par nedrošiem apstākļiem.

3.4. Nemainīgs pakalpojumu līmenis

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

4. GAISA SATIKSMES VADĪBAS DISPEČERU KVALIFIKĀCIJA

4.1. Vispārīgi noteikumi

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

4.2. Teorētiskās zināšanas

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

4.3. Prasme

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

4.4. Valodu zināšanas

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

4.5. Kompleksie treniņi (STD)

Ja praktiskām apmācībām, kas aptver situāciju apzināšanu un cilvēkfaktorus, vai prasmju apgūšanas vai to uzturēšanas pierādīšanai izmanto *STD*, to veikspēja ir tāda, lai varētu adekvāti simulēt apgūstamajām iemaņām atbilstīgu darba vidi un operatīvās situācijas.

4.6. Mācību kurss

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

4.7. Instruktori

- 4.7.1. Teorētiskas nodarbības vada attiecīgi kvalificēti instruktori. Tie:
 - (a) ir ieguvuši atbilstīgas zināšanas jomās, kurās notiek teorētiskās nodarbības, un
 - (b) ir pierādījuši spēju izmantot atbilstīgas apmācību metodes.
- 4.7.2. Praktiskas nodarbības vada atbilstīgi kvalificēti instruktori, kam ir šāda kvalifikācija:
 - (a) teorētiskās zināšanas un pieredze atbilst rīkotajām nodarbībām;
 - (b) viņi ir pierādījuši spēju pasniegt un izmantot atbilstīgas apmācību metodes;
 - (c) instruktoriem ir prakse apmācību metodēs, ko izmanto apgūstamo procedūru apgūvē, un
 - (d) instruktori regulāri piedalās kvalifikācijas paaugstināšanas mācībās, lai nodrošinātu atbilstīgu mācību standartu uzturēšanu.
- 4.7.3. Praktisko nodarbību instruktoriem turklāt ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem.

4.8. Vērtētāji

- 4.8.1. Personas, kas atbild par gaisa satiksmes vadības dispečeru prasmju novērtēšanu:
 - (a) ir pierādījušas spēju novērtēt gaisa satiksmes vadības dispečeru sniegumu un veikt testus un pārbaudes, un
 - (b) regulāri paaugstina kvalifikāciju, lai nodrošinātu atbilstīgu novērtēšanas standartu uzturēšanu.
- 4.8.2. Prasmju vērtētājiem turklāt ir vai ir bijušas tiesības strādāt par gaisa satiksmes vadības dispečeriem tajās jomās, kurās jāveic novērtējums.

4.9. Gaisa satiksmes vadības dispečera veselības stāvoklis

- 4.9.1. Visi gaisa satiksmes vadības dispečeri regulāri iztur veselības pārbaudi, lai pierādītu, ka viņi spēj pietiekami labi veikt savas funkcijas. Lai pierādītu atbilstību, veic atbilstīgu novērtējumu, ņemot vērā iespējamu ar vecumu saistītu garīgās un fiziskās veselības pasliktināšanos.
- 4.9.2. Personu, kas sniedz gaisa satiksmes vadības (*ATC*) pakalpojumus, tiklab fiziskās, kā garīgās veselības stāvoklis ir atbilstīgs, ja tiek pierādīts, ka tās necieš no slimībām vai invaliditātes, kas padara šīs personas nespējīgas:
 - (a) pienācīgi izpildīt uzdevumus, kas jāveic, lai sniegtu *ATC* pakalpojumu;
 - (b) jebkurā laikā veikt tām uzticētos pienākumus, vai
 - (c) pareizi uztvert savu apkārtni.

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

5. PAKALPOJUMU SNIEDZĒJI UN MĀCĪBU ORGANIZĀCIJAS

5.1. Pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi.

- (a) Pakalpojumu sniedzēja rīcībā, tieši vai pamatojoties uz līgumu ar trešām personām, ir līdzekļi, kas nepieciešami, lai nodrošinātu pakalpojuma mērogu un apjomu. Šādi līdzekļi cita starpā ir: sistēmas, telpas, ieskaitot energoapgādi, pārvaldības struktūra, personāls, iekārtas un to tehniskā apkope, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentācija, attiecīgu datu pieejamība un uzskaitē.
- (b) Pakalpojumu sniedzējs izstrādā un atjaunina pārvaldības un lidojumu veikšanas rokasgrāmatas attiecīgo pakalpojumu sniegšanai un darbojas saskaņā ar šīm rokasgrāmatām. Šādās rokasgrāmatās ir visas ekspluatācijai, pārvaldības sistēmai un operatīvā personāla pienākumu izpildei vajadzīgās instrukcijas, informācija un procedūras.
- (c) Atbilstīgi darbības veidam un organizācijas lielumam pakalpojumu sniedzējs ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu.
- (d) Pakalpojumu sniedzējs gādā, lai tā personāls būtu atbilstīgi kvalificēts un profesionāli sagatavots, un īsteno un uztur personāla mācību un pārbaužu programmas.
- (e) Lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pakalpojumu sniedzējs izveido oficiālus sakarus ar visām ieinteresētajām personām, kas var tieši ietekmēt tā pakalpojumu drošību.
- (f) Pakalpojumu sniedzējs izstrādā un īsteno darbnepārtrauces plānu, kas aptver avārijas un ārkārtas situācijas, kuras var rasties saistībā ar sniedzamajiem pakalpojumiem.
- (g) Pakalpojumu sniedzējs kā daļu no pārvaldības sistēmas, kas minēta c) punktā, ievieš atgadījumu ziņošanas sistēmu, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014, un
- (h) pakalpojumu sniedzējs paredz kārtību, lai pārliecinātos, ka sistēmas un komponenti, ko tas ekspluatē, vienmēr atbilst drošības darbības prasībām.

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

- (a) ATC pakalpojuma sniegšanā iesaistītā personāla noguruma novēršanai ievieš dežūru sistēmu. Dežūru sistēmā ņem vērā dežūru periodus, dežūru ilgumu un pielāgotus atpūtas periodus. Dežūru sistēmā paredzētajos ierobežojumos ņem vērā attiecīgos faktorus, kas rada nogurumu, jo īpaši negulēšanu, diennakts ciklu traucējumus, nakts dežūras, kumulatīvo dežūru ilgumu konkrētos laikposmos, kā arī pienākumu sadalījumu personāla starpā.
- (b) ATC pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla stresa novēršanai izmanto izglītojošas un profilakses programmas.

- (c) ATC pakalpojumu sniedzējs izveido procedūras, lai pārliecinātos, ka nevājinās pakalpojumu sniegšanā iesaistītā personāla kognitīvās spējas vai nemazinās medicīniskā piemērotība darbam, un
- (d) plānojot un īstenojot darbības, ATC pakalpojumu sniedzējs ņem vērā operatīvos un tehniskos ierobežojumus un ar cilvēkfaktoru saistītos principus.

5.3. Sakaru, navigācijas un/vai novērošanas pakalpojumus nesniedz, ja nav ievēroti šādi nosacījumi.

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

5.4. Mācību organizācijas

Mācību organizācija, kas nodrošina ATC pakalpojumu sniedzēju personāla apmācību, atbilst šādām prasībām:

- (a) tai ir visi līdzekļi, kas vajadzīgi, lai pildītu pienākumus, kas saistīti ar tās darbību. Šādi līdzekļi cita starpā ir: telpas, personāls, iekārtas, metodika, uzdevumu, pienākumu un procedūru dokumentēšana, piekļuve attiecīgiem datiem un uzskaitē;
- (b) atbilstīgi nodrošināto mācību veidam un organizācijas lielumam organizācija ievieš un uztur pārvaldības sistēmu, kas paredzēta, lai nodrošinātu atbilstību šīm pamatprasībām, pārvaldītu drošības riskus un pastāvīgi uzlabotu šo sistēmu, un
- (c) tā vajadzības gadījumā vienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu šo pamatprasību ievērošanu.

6. PERSONAS, KAS VEIC AVIĀCIJAS MEDICĪNAS PĀRBAUDES, UN AVIĀCIJAS MEDICĪNAS CENTRI

6.1. Personas, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes

Personām, kas veic aviācijas medicīnas pārbaudes, jābūt:

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

6.2. Aviācijas medicīnas centri

Aviācijas medicīnas centriem jāatbilst šādām prasībām:

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

- (c) vajadzības gadījumā jāvienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu šo prasību ievērošanu.

IX PIELIKUMS

Bezpilota gaisa kuģu pamatprasības

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

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

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

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

2.1. Lidojumderīgums

- (a) Bezpilota gaisa kuģiem jābūt konstrukcijas pazīmēm vai detaļām, par kurām pieredze liecina, ka tās ir drošas gan ekspluatantam, gan trešām personām uz zemes vai gaisā.
- (b) Bezpilota gaisa kuģu integritātei visos paredzamajos lidojuma apstākļos jābūt samērīgai ar risku.
- (c) Bezpilota gaisa kuģim jābūt droši vadāmam un vajadzības gadījumā manevrējamam visos paredzamajos ekspluatācijas apstākļos, tostarp pēc vienas vai, vajadzības gadījumā, vairāku sistēmu atteices. Pienācīgi jāņem vērā cilvēkfaktora apsvērumi, jo īpaši pieejamās zināšanas par faktoriem, kas sekmē to, ka cilvēki droši ekspluatē tehnoloģijas.

- (d) Bezpilota gaisa kuģim, iekārtām un saistītām neuzstādītām ierīcēm, tostarp dzinējsistēmām un bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīcēm, jādarbojas, kā paredzēts, jebkuros paredzamos ekspluatācijas apstākļos, visas tādas operācijas laikā, kādai šis gaisa kuģis ir konstruēts, un pietiekami pārsniedzot to.
- (e) Bezpilota gaisa kuģa sistēmām, iekārtām un saistītām neuzstādītām ierīcēm, tostarp dzinējsistēmām un bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīcēm, aplūkojot atsevišķi un savstarpējā saistībā, jābūt konstruētām tā, lai atteices stāvokļa iespējamība un tā seku nopietnība attiecībā uz cilvēkiem uz zemes un citiem gaisa telpas lietotājiem būtu samērīga ar darbības risku, kas novērtēts, balstoties un 4. panta 2. punktā noteiktajiem principiem.
- (f) Jebkādām bezpilota gaisa kuģa tālvadības ierīcēm, ko izmanto ekspluatācijā, jābūt tādām, kas atvieglo lidojumu veikšanu, tostarp tajās jābūt līdzekļiem situācijas apzināšanas nodrošināšanai, kā arī visu paredzamu un avārijas situāciju pārvarēšanai.
- (g) Organizācijai, kas ir atbildīga par bezpilota gaisa kuģu ražošanu vai tirdzniecību, jāsniedz bezpilota gaisa kuģa ekspluatantam un attiecīgā gadījumā tehniskās apkopes organizācijai informācija par to, kādai ekspluatācijai attiecīgais bezpilota gaisa kuģis ir konstruēts, informācija par ierobežojumiem, kā arī nepieciešamā informācija minētā gaisa kuģa drošai ekspluatācijai, tostarp informācija par ekspluatācijas un ekoloģiskajiem raksturlielumiem, lidojumderīguma ierobežojumiem un avārijas procedūrām. Šo informāciju sniedz skaidri, konsekventi un nepārprotami. Lai ievērotu operācijām, kuru veikšanai nav nepieciešams sertifikāts vai deklarācija, piemērojamais gaisa telpas noteikums, jāierobežo tādu bezpilota gaisa kuģu darbības spējas, kurus var izmantot šādās operācijās.
- (h) Organizācijas, kas ir iesaistītas bezpilota gaisa kuģu, dzinēju un propelleru konstruēšanā, veic piesardzības pasākumus, lai mazinātu apdraudējumu, ko bezpilota gaisa kuģim un tā sistēmām, par kurām pieredze liecina, ka tām ir ietekme uz drošību, rada iekšēji un ārēji apstākļi. Tas ietver aizsardzību pret elektronisku līdzekļu radītiem traucējumiem.
- (i) Ražošanas procesiem, materiāliem un komponentiem, ko izmanto bezpilota gaisa kuģu ražošanā, jānodrošina atbilstīgas un reproducējamās īpašības un veiktspēja, kuras atbilst konstrukcijas īpašībām.

2.2. Organizācijas

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

- (a) Organizācijai jābūt visiem līdzekļiem, kas vajadzīgi attiecīgajai tās darbības jomai, un jānodrošina atbilstība ar tās darbību saistītajām pamatprasībām un attiecīgajiem sīki izstrādātajiem noteikumiem, kas izstrādāti saskaņā ar 47. pantu.
- (b) Organizācijai jāievieš un jāuztur pārvaldības sistēma, lai nodrošinātu atbilstību attiecīgajām pamatprasībām, jāpārvalda drošības riski un jācenšas nepārtraukti uzlabot šo sistēmu. Šādai pārvaldības sistēmai jābūt atbilstīgai, ņemot vērā organizācijas darbības veidu un lielumu.

- (c) Organizācijai kā daļu no drošības pārvaldības sistēmas jāievieš atgadījumu ziņošanas sistēma, lai sekmētu nepārtrauktu drošības uzlabošanu. Atgadījumu ziņošanas sistēma atbilst Regulai (ES) Nr. 376/2014. Šādai ziņošanas sistēmai jābūt atbilstīgai, ņemot vērā organizācijas darbības veidu un lielumu.
- (d) Organizācijai vajadzības gadījumā jāvienojas ar citām attiecīgām organizācijām, lai nodrošinātu pastāvīgu attiecīgo pamatprasību ievērošanu.

2.3. Personas, kas ekspluatē bezpilota gaisa kuģi

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

2.4. Ekspluatācija

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

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

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

3. VIDES AIZSARDZĪBAS PAMATPRASĪBAS BEZPILOTA GAISA KUĢIEM

Bezpilota gaisa kuģi atbilst III pielikumā noteiktajiem vides aizsardzības raksturlielumiem.

X PIELIKUMS

Atbilstības tabula

Regula (EK) Nr. 216/2008	Šī regula
1. panta 1. punkts	2. panta 1. un 2. punkts
1. panta 2. punkts	2. panta 3. punkts
1. panta 3. punkts	2. panta 5. punkts
2. pants	1. pants
3. pants	3. pants
4. panta 1. punkta a) apakšpunkts	2. panta 1. punkta a) apakšpunkts
4. panta 1. punkts, b) apakšpunkts	2. panta 1. punkta b) apakšpunkta i) punkts
4. panta 1. punkta c) apakšpunkts	2. panta 1. punkta b) apakšpunkta ii) punkts
4. panta 1. punkta d) apakšpunkts	2. panta 1. punkta c) apakšpunkts
4. panta 2. punkts	2. panta 2. punkts
4. panta 3. punkts	2. panta 1. punkta b) un c) apakšpunkts
4. panta 3.a punkts	2. panta 1. punkta d) un e) apakšpunkts un 2. punkts
---	2. panta 6. punkts
4. panta 3.b punkts	2. panta 7. punkts
4. panta 3.c punkts	2. panta 1. punkta g) apakšpunkts un 2. pants
4. panta 4. un 5. punkts	2. panta 3. punkta d) apakšpunkts
4. panta 6. punkts	---
---	2. panta 4. punkts
---	4. pants
---	5. pants
---	6. pants
---	7. pants

---	8. pants
5. panta 1., 2. un 3. punkts	9. līdz 16. pants
5. pants 4. punkta a) un b) apakšpunkts	17. panta 2. punkts
5. panta 4. punkta c) apakšpunkts	17. panta 1. punkts, b) apakšpunkts
---	17. panta 1. punkta a) apakšpunkts
5. panta 5. punkts	18. pants
5. panta 6. punkts	4. pants
6. pants	9. līdz 11. pants
7. panta 1. un 2. punkts	19. un 20. pants
8. panta 4. punkts	21. pants
7. panta 3. līdz 7. punkts	22. līdz 25. pants
8. panta 1. līdz 3. punkts	26. pants, 27. panta 1. un 2. punkts
---	27. panta 3. punkts
8. panta 5. punkts	28. pants
8. panta 6. punkts	4. pants
8.a panta 1. līdz 5. punkts	29. līdz 34. pants
8 a. panta 6. punkts	4. pants
8.b panta 1. līdz 6. punkts	35. pants līdz 39. panta 2. punkts
8.b panta 7. punkts	39. panta 3. punkts un 4. pants
8.c panta 1. līdz 10. punkts	40. līdz 44. pants
8.c panta 11. punkts	4. pants
---	45. līdz 47. pants
9. pants	48. līdz 50. pants
10. panta 1. līdz 3. punkts	51. panta 1. un 2. punkts
---	51. panta 3. līdz 5. punkts
10. panta 4. punkts	51. panta 6. punkts

---	51. panta 7. līdz 9. punkts
10. panta 5. punkts	51. panta 10. punkts
---	52. pants
---	53. pants
---	54. pants
---	55. pants
11. panta 1. līdz 3. punkts	56. panta 1. līdz 3. punkts
11. panta 4. līdz 5.b punkts	---
11. panta 6. punkts	56. panta 4. punkts
12. panta 1. punkts	57. pants
12. panta 2. punkts	---
13. pants	58. pants
14. panta 1. līdz 3. punkts	59. pants
14. panta 4. līdz 7. punkts	60. pants
15. pants	61. pants
16. pants	62. pants
---	63. pants
17. pants	64. pants
18. pants	65. panta 1. līdz 5. punkts
19. pants	65. panta 1. līdz 5. punkts
20. pants	66. pants
21. pants	67. pants
22. panta 1. punkts	65. panta 6. punkts
22. panta 2. punkts	65. panta 7. punkts
22.a pants	68. pants
22.b pants	69. pants

23. pants	70. panta 1. un 2. punkts
---	70. panta 3. punkts
24. un 54. pants	73. pants
25. pants	72. pants
26. pants	74. pants
---	75. pants
---	76. pants
27. panta 1. līdz 3. punkts	77. panta 1. līdz 3. punkts
---	77. panta 4. līdz 6. punkts
---	78. pants
---	79. pants
---	80. pants
28. panta 1. un 2. punkts	81. panta 1. un 2. punkts
---	81. panta 3. punkts
28. panta 3. un 4. punkts	81. panta 4. un 5. punkts
29. panta 1. un 2. punkts	82. panta 1. un 2. punkts
29. panta 3. punkts	---
30. pants	83. pants
31. pants	84. pants
32. panta 1. punkts	108. panta 3. punkts
32. panta 2. punkts	108. panta 5. punkts
33. pants	85. panta 1. līdz 5. punkts
---	85. panta 6. punkts
34. panta 1. punkts	86. panta 1. un 2. punkts
---	86. panta 3. punkts
34. panta 2. un 3. punkts	86. panta 4. un 5. punkts

35. pants	87. pants
36. pants	88. pants
37. panta 1. līdz 3. punkts	89. panta 1. līdz 3. punkts
---	89. panta 4. punkts
---	90. pants
38. panta 1. līdz 3. punkts	91. panta 1. līdz 3. punkts
---	91. panta 4. punkts
39. pants	---
---	92. pants
40. pants	93. pants
41. pants	94. pants
42. pants	95. pants
43. pants	96. pants
44. pants	97. pants
45. pants	98. pants
46. pants	99. pants
47. pants	100. pants
48. pants	101. pants
49. pants	102. pants
50. un 51. pants	103. pants
52. panta 1. līdz 3. punkts	104. pants
52. panta 4. punkts	65. panta 6. punkts
53. panta 1. un 2. punkts	105. panta 1. un 2. punkts
53. panta 3. punkts	65. panta 6. punkts
54. pants	73. pants
55. pants	71. pants

56. pants	106. pants
57. pants	107. pants
58. panta 1. un 2. punkts	108. panta 1. un 2. punkts
58. panta 3. punkts	108. panta 4. punkts
58. panta 4. punkts	121. panta 2. punkts
59. panta 1. līdz 4. punkts	109. panta 1. līdz 4. punkts
---	109. panta 5. punkts
59. panta 5. līdz 11. punkts	109. panta 6. līdz 12. punkts
60. pants	110. pants
61. pants	111. pants
---	112. pants
62. pants	113. pants
63. pants	114. pants
64. panta 1. līdz 5. punkts	115. panta 1. līdz 5. punkts
---	115. panta 6. punkts
65. pants	116. pants
65.a pants	---
---	117. pants
66. pants	118. pants
---	119. pants
67. pants	---
68. pants	120. pants
---	121. panta 1. punkts
58. panta 4. punkts	121. panta 2. punkts
69. pants	----
---	122. pants

---	123. pants
---	124. pants
---	125. pants
---	126. pants
70. pants	127. pants