**5. Organizāciju apstiprināšana trešajās valstīs reģistrēto gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas vadībai**

BRĪVA LAPPUSE

## Nodaļa- Rokasgrāmatas nodaļas mērķis

Šis lidotspējas rokasgrāmatas sējums nosaka procedūras kādas jāpielieto Latvijas Republikas Satiksmes ministrijas civilās aviācijas aģentūrai apstiprinot gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas, veicot to uzraudzību, apstiprinot lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju trešo valstu gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanai.

Šī daļa tiek piemērota organizācijām, kas ir apstiprinātas atbilstoši Part CAMO prasībām..

## Nodaļa- Rokasgrāmatas nodaļas apjoms

Šis lidotspējas inspektora rokasgrāmatas sējums ietver sevī procedūras, kādas jāievēro Civilās aviācijas aģentūras personālam veicot 5.1. nodaļā norādītās darbības, nosaka šajā procesā iesaistīto darbinieku pienākumus un atbildību, satur sevī atsauces uz normatīvajiem un instruktīvajiem materiāliem, kā arī nosaka pielietojamo veidlapu izmantošanu.

Kaut arī par gaisa kuģu ekspluatantu apliecību izsniegšanu, darbības termiņa pagarināšanu un izmaiņām ekspluatanta darbībā veic CAA gaisa kuģu ekspluatācijas daļa, šeit aplūkoti jautājumi, kas saistīti ar lidotspējas daļas inspektoru iesaistīšanos šajā procesā.

## Nodaļa- Definīcijas un saīsinājumi

CAA- Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”

TAO- gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācija

TA- gaisa kuģu tehniskā apkope

EASA- Eiropas aviācijas drošības aģentūra

ICAO- starptautiskā civilās aviācijas organizācija

AMC- pielietojamie atbilstības līdzekļi

GM- skaidrojošais materiāls

LR- Latvijas Republika

SM- Satiksmes ministrija

CAMO- lidotspējas uzturēšanas vadības organizācija

CAME- lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojums

MPD – tehniskās apkopes plānošanas dokuments

MRB – tehniskās apkopes pārskata padome (Maintenance Review Board)

CPCP – korozijas novēršanas kontroles programma

AOC- gaisa kuģu ekspluatanta apliecība (Air Operator Certificate- ICAO, EASA)

Part M- regulas 1321/2014 I pielikums

Part 145- regulas 1321/2014 II pielikums

Part T- regulas 1321/2014 Va pielikums

## Nodaļa- Atsauces

Šis lidotspējas inspektora rokasgrāmatas sējums ir izstrādāts pamatojoties uz sekojošu normatīvo dokumentu un informatīvo materiālu pamata:

1. Parlamenta un Padomes regula 216/2008;

2. LR likums “Par aviāciju”;

3. Komisijas regula 1321/2014.

4. Komisijas regula 965/2012

5. ICAO Doc. 8335;

6. ICAO Doc. 9760;

7. ICAO Doc. 9642;

8. EASA AMC un GM;

## Vispārējā atbildība.

Visām šajā procesā iesaistītajām personām jāievēro šajā sējumā norādītas procedūras.

LR CAA direktoram ir vispārēja atbildība par gaisa kuģu ekspluatantu apliecību (AOC) izsniegšanu. CAA direktors ir atbildīgs par to, lai CAA rīcībā būtu atbilstoši kvalificēti un šī uzdevuma veikšanai sagatavoti speciālisti un visi nepieciešamie materiāli tehniskie resursi.

CAA lietvedība ir atbildīga par administratīvām procedūrām, kas saistītas ar nepieciešamo dokumentu plūsmas nodrošināšanu.

CAA lidotspējas daļas vadītājs ir atbildīgs par attiecīgi kvalificētu un sagatavotu inspektoru nozīmēšanu šīs darbības veikšanai Atbild par EASA Form 13T kvalitātes auditu, ja organizācijas novērtēšanu veic gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs.

CAA lidotspējas daļas gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs ir atbildīgs par gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju apstiprināšanas un uzraudzības procedūru un ar to saistītās lietvedības funkcijas nodrošināšanu, kā arī par dokumentācijas plūsmas nodrošināšanu daļas ietvaros un savlaicīgu izskatīto dokumentu un apstiprinājuma vēstuli nodošanu citām CAA struktūrvienībām. Nodaļas vadītājs ir atbildīgs par tās ar gaisa kuģu ekspluatantu tehniskās apkopes sistēmu saistītās dokumentācijas apstiprināšanu, kas noteikta viņa amata aprakstā un, kuru izpildei viņš ir akreditēts. Nodaļas vadītājs veic arī lidotspējas inspektora funkcijas. Atbild par EASA Form 13T kvalitātes auditu, ja organizācijas novērtēšanu neveic pats personīgi.

CAA lidotspējas inspektors (atbildīgais inspektors) ir atbildīgs par atbilstības tehnisko novērtējumu. Viņš ir atbildīgs par iesniegtās dokumentācijas objektīvu izvērtēšanu, inspekcijas (audita) veikšanu, kā arī par izdarīto tehnisko atzinumu par gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju atbilstību vai neatbilstību regulas 1321/2014 Va pielikuma (Part T) prasībām.

* + 1. **Organizāciju apstiprināšana trešajās valstīs reģistrēto gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas vadībai (T daļa- Part T)**
       1. **Vispārējie nosacījumi**

1. Šīs apakšnodaļas nosacījumi tiek piemēroti gadījumos, kad gaisa kuģa ekspluatants (gaisa pārvadātājs, kas licencēts atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes regulai 1008/2008), kura uzraudzību veic Latvijas CAA, vēlas izmantot trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģi uz “sausās” nomas “dry lease in” pamata, un atbildība nav deleģēta Latvijai atbilstoši Čikāgas konvencijas 83. bis panta nosacījumiem. Ja atbildība ir deleģēta Latvijas Republikai, tad piemēro Part M nosacījumus.

2. Šajos gadījumos, gaisa kuģa ekspluatantam jānodrošina, ka tā lidojumderīguma uzturēšana tiek veikta atbilstoši Regulas 1321/2014 Va Pielikuma, T daļas nosacījumiem.

3. Gaisa kuģa ekspluatantam jābūt apstiprinātam atbilstoši CAMO daļas nosacījumiem, papildus ievērojot T daļas G apakšnodaļas nosacījumus.

4. Gaisa kuģa ekspluatants nodrošina, ka tiek izpildīti punkta T.A.201 nosacījumi.

* + - 1. **Nomas līguma apstiprināšana**

1. Ja gaisa kuģa ekspluatants vēlas sausi nomāt trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģi, kuram atbildība par uzraudzību nav deleģēta Latvijas Republikai, iesniedz pieteikumu par nomātu gaisa kuģu izmantošanu atbilstoši punkta ARO.OPS.110.(a)(1) nosacījumiem, atbilstoši Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas procedūrām. Sausās nomas iekšā “Dry lease in” nosacījumi ir aprakstīti ORO.AOC.110, un tiek veikti atbilstoši gaisa kuģu ekspluatācijas daļas procedūrām.

2. Gaisa kuģu ekspluatācijas daļa, saņemot šādu pieteikumu, iesniedz Lidotspējas daļai “AOD Internal Management Evaluation Checklist and Progress Report” (AOD Inspecting Staff Manual Attachment 3 to Chapter 2., lūdzot izvērtēt nomas gadījumu no lidotspējas uzturēšanas viedokļa.

3. Šajā gadījumā, gaisa kuģa noma var tikt apstiprināta tikai tad, ja CAA ir pārliecinājusies, ka tiek ievērotas visas T. daļas prasības.

4. Saņemot šādu izvērtējuma kontrolkarti, gaisa kuģu tehniskās apkopes nodaļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru. Parasti tas ir inspektors, kurš atbild par attiecīgo organizāciju. Inspektoram, kurš veic šādas organizācijas izvērtēšanu, ir jābūt iepazīstinātam ar attiecīgās valsts lidoojumderīguma uzturēšanas un tehniskās apkopes prasībām. Tā var būt gan iepriekšēja darbības pieredze attiecīgajā valsti, kā arī speciāla apmācība, kā arī to abu kombinācija. Par šādu apmācību (kvalifikāciju), tiek izdarīta papildus atzīme inspektoru mācību uzskaitē, attiecīgi par katru iesaistīto valsti.

5. Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas izvērtējuma veidlapu aizpilda tikai tad, kas ir veiktas visas nepieciešamās darbības atbilstoši 5.7.7.3. nosacījumie. Veidlapu paraksta attiecīgais inspektors un Lidotspējas daļas vadītājs. Veidlapai pievieno aizpildītas EASA Form 13T kopiju un nodod to Gaisa kuģu ekspluatācijas daļai nomas līguma apstiprināšanai.

* + - 1. **Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas apstiprināšana**

1. Ja ekspluatanta Part M/G organizācija nav iepriekš apstiprināta attiecīgā gaisa kuģa tipa lidojumderīguma uzturēšanai, tad tai vispirms ir jāiesniedz pieteikums par izmaiņām, atbilstoši CAMO.A.130, lai iekļautu šo gaisa kuģi Part CAMO apstiprinājumā. Organizācijas apstiprināšanai izmanto gan EASA Fotm 13CAMO, gan EASA Form 13T.

2. Ja ekspluatanta Part CAMO organizācija ir iepriekš apstiprināta šī gaisa kuģa tipa lidojumderīguma uzturēšanas vadībai, tad tiek iesniegts pieteikums par izmaiņām, kas prasa iepriekšēju apstiprinājumu. Šajā gadījumā izmaiņas tiek apstiprinātas ar CAME izmaiņu apstiprināšanu. Apstiprināšanai izmanto EASA Form 13T.

3. Abos gadījumos pieteikumu iesniedz CAA lietvedībā, kur tos iereģistrē Doclogix sistēmā un nodot tos Lidotspējas daļas vadītājam, kurš to nodod gaisa kuģu tehniskās apkopes nodaļas vadītājam, kurš nozīmē atbildīgo inspektoru.

4. Atbildīgais inspektors izvērtē organizācijas atbilstību Part T nosacījumie. Tiek izvērtētas izmaiņas ekspozīcijā un veikts organizācijas audits. Papildus tam, tiek veikta viena šāda gaisa kuģa inspekcija (papildus Part M un CAMO nosacījumiem).

5. Atbildīgajam inspektoram jāpārliecinās, ka organizācija ievēro T.A.201, ka ir noslēgts līgums par tehnisko apkopi ar organizāciju, kas atbilst Part T E apakšnodaļas nosacījumiem, ka ir veiktas nepieciešamās izmaiņas darbības ekspozīcijā un kvalitātes (atbilstības uzraudzības) sistēmā, ka ir attiecīgi sagatavots personāls, ka pieejama visa nepieciešamā dokumentācija..

6. Izvērtējot organizācijas atbilstību, tiek izmantota EMPIC sistēma.

7. Ja, veicot organizācijas auditu un ekspozīcijas izvērtēšanu, ir konstatētas neatbilstības, tad tās tiek klasificētas analoģiski Part CAMO gadījumā. Par neatbilstībām organizācija tiek rakstiski informēta. Visas neatbilstības ir jānovērš pirms nomas līguma apstiprināšanas.

8. Jāņem vērā, ka atbilstība Part T prasībām ir papildus nosacījumi jau organizācijai iepriekš izsniegtā Part CAMO apstiprinājumam, tādēļ tiek piemērotas arī attiecīgās Part M sadaļas.

9. Kad organizācija ir novērsusi visas neatbilstības, atbildīgais inspektors aizpilda EASA Form 13T un nodod to kvalitātes kontrolei gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājam (lidotspējas daļas vadītājam, ja auditu veic nodaļas vadītājs.

10. Tiek sagatavota apstiprinājuma vēstule par CAME izmaiņu apstiprināšanu, tā tiek ievietota Doclogix sistēmā un to paraksta atbildīgais inspektors (nodaļas vadītājs, ja inspektors nav akreditēts) un to nosūta organizācijai.

11. Tiek aizpildīta Gaisa kuģu ekspluatācijas daļas “AOD Internal Management Evaluation Checklist and Progress Report”, kurai pievieno aizpildītas EASA Form 13T ar rekomendāciju, kopiju un nodod to Gaisa kuģu ekspluatācijas daļai.

12. Ja vienlaicīgi tiek veiktas arī izmaiņas Part M/G apstiprinājumā, tajā iekļaujot attiecīgo gaisa kuģa tipu, tad tās tiek veiktas atbilstoši izmaiņu apstiprināšanas procedūrai 5.7.4. sadaļā.

13. Visa ar apstiprinājumu saistītā dokumentācija tiek iegrāmatota organizācijas lietā un ievadīta datorizētā sistēmā.

* + - 1. **Organizāciju uzraudzība**

Organizāciju uzraudzība tiek veikta atbilstoši šīs rokasgrāmas 5.7.5. punkta nosacījumiem, ievērojot to apstākli, ka papildus EASA Form 13 tiek aizpildīta arī EASA Form 13T. Ja uzraudzības procesā tiek atklātas neatbilstības attiecībā uz konkrēto gaisa kuģi, ieskaitot SAFA (SACA) inspekciju rezultātus, apsekošanas programmas u.c. neatbilstības, tad jāpieņem mēri, lai nepieļautu gaisa kuģa izmantašonu, līdz neatbilstība nav novērsta un organizācija nav izstrādājusi darbības plānu to novēršanai nākotnē.

* + - 1. **Sadarbība ar reģistrācijas valsti**

1. Lai pienācīgi veiktu trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģu uzraudzību, ir nepieciešams nodibināt kontaktus, vai kontaklīnijas ar reģistrācijas valstu atbildīgajām iestādēm.

2. Atbildīgais inspektors par šadu nepieciešamību informē Lidotspējas daļas vadītāju, kurš sagatavo vēstuli attiecīgās valsts institūcijā, ar informāciju par šādu gadījumu. Informatīvo vēstuli var sagatavot un nosūtīt kopīgi ar Gaisa kuģu ekspluatācijas daļu.

3. Nepieciešams noskaidrot tos kontaktus un, ja iespējams, kontaktpersonas ar jautājumiem, kas saistīti ar reģistrāciju, sākotnējo lidojumderīgumu, lidojumderīguma uzturēšanu un tehnisko apkopi. Tā var būt gan viena, kā arī vairākas personas, iespēju robežās, ieskaitot telefona numurus, e-pasta adreses u.c.

## Apstiprinājumu atcelšana, apturēšana un ierobežošana

1. T daļas apstiprinājuma darbības atcelšana, apturēšana vai ierobežošana, tiek veikta atbilstoši CAMO daļas apstiprinājuma ietvaros, izmantojot procedūras, kas noteiktas šīs rokasgrāmatas 5A sadaļā.