**3. Reģistrācijas un lidotspējas apliecību/ LIDOJUMDERīguma sertifikātu izsniegšanas procedūras, lidotspējas uzturēšana.**

BRĪVA LAPPUSE

## Nolūks

 Šīs nodaļas nolūks ir noteikt procedūras un atbildību, veicot gaisa kuģu reģistrēšanu LR Civilo gaisa kuģu reģistrā un nosakot gaisa kuģu lidojuma derīguma.

## Nodaļas apjoms (ietvars)

Šajā nodaļā aprakstītās procedūras ir pielietojamas veicot sekojošas darbības:

* Reģistrējot gaisa kuģi LR Civilo gaisa kuģu reģistrā un tā pielikumā
* Izsniedzot Reģistrācijas apliecību
* Izslēdzot gaisa kuģi no reģistra
* Izdarot izmaiņas gaisa kuģa reģistrācijas apliecībā (pārreģistrējot’) gaisa kuģi
* izsniedzot, pagarinot, atceļot Standarta apliecības par derīgumu lidojumiem, Speciālās apliecības par derīgumu lidojumiem, lidomjumderīguma/ ierobežota lidojumderīguma sertifikātus un lidojumu (lidošanas) atļaujas;
* Izsniedzot Eksporta apliecību par derīgumu lidojumiem
* Izsniedzot Atļauju speciāla lidojuma veikšanai
* Veicot gaisa kuģu lidojumderīguma apsekošanas (ACAM) programmas ietvaros esošās inspekcijas;
* Izsniedzot trokšņa līmeņa sertifikātus.

## Atbildība

Gaisa kuģu lidotspējas uzraudzības nodaļa atbild par gaisa kuģu reģistrācijas procedūru ievērošanu.

Reģistrācijas un lietvedības inspektors tieši veic gaisa kuģu reģistrāciju un ir atbildīgs par šajā nodaļā ietverto procdūru izpildi.

Ja lietvedības inspektora vieta ir brīvai, vai arī viņš/ viņa pilda citas funkcijas pēc daļas vadītāja norādījuma, reģistrācijas funkcijas veic kāds no gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas inspektoriem. Šajā gadījumā atbildīgo inspektoru nozīmē nodaļas vadītājs.

Lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam ir vispārēja atbildība par padoto darbības periodisku uzraudzību.

Lidotspējas daļas vadītāja atbildība ietver sevī proceduru noteikšanu.

CAA direktors atbild par funkcijas realizācijai nepieciešamo nodrošinājumu ar cilvēka un materiālajiem resursiem.

## Procedūras. Darbības gaisa kuģu reģistrā.

## Ievads

Gaisa kuģu reģistrācija LR Civilo gaisa kuģu tiek veikta atbilstoši Likuma Par Aviāciju 3.nodaļas 7.-11. pantu nosacījumiem.

Izslēgšana no reģistra notiek atbilstoši šī likuma 13. panta nosacījumiem.

Gaisa kuģu reģistrācijas kārtību nosaka MK Noteikumi Nr. 200, kuri pieņemti 23.03.2006 un grozīti ar MK [19.12.2017.](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) noteikumiem Nr. 767.

ICAO Annex 7

ICAO Technical Manual 9389 6.nodaļa.

**LR Likums „Par aviāciju”**

**7. pants. Gaisa kuģi, kurus reģistrē Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā**

Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrē civilās aviācijas gaisa kuģus, kas ir Latvijas Republikas, Eiropas Ekonomikas zonas dalībvalsts vai Šveices Konfederācijas valsts institūciju, pašvaldību, biedrību, nodibinājumu, komersantu, pilsoņu, kā arī Latvijas nepilsoņu un ārzemnieku, kuriem ir pastāvīgās uzturēšanās atļauja Latvijā, īpašumā vai ekspluatācijā.

(Otrā daļa izslēgta ar [23.11.2017](https://likumi.lv/ta/id/295598-grozijumi-likuma-par-aviaciju-). likumu)

Ieķīlātu gaisa kuģi Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrē, kā arī izdara grozījumus reģistrācijas datos tikai ar kreditora (kreditoru) rakstveida piekrišanu.

Šā panta prasībām atbilstošos gaisa kuģus Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrē, ievērojot šā likuma [9. panta](https://likumi.lv/ta/id/57659#p9) pirmās daļas noteikumus.

**9. pants. Gaisa kuģa reģistrācijas nosacījumi un kārtība**

Gaisa kuģi Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrē, ja:

1) Civilās aviācijas aģentūrai ir iesniegts gaisa kuģa īpašnieka rakstveida pieteikums;

2) gaisa kuģis ir izslēgts no citas valsts gaisa kuģu reģistra vai nav bijis reģistrēts;

3) ir dokuments, kas apliecina, ka gaisa kuģis ir konstruēts un būvēts, ievērojot normas, kuras nosaka gaisa kuģa derīgumu lidojumiem (gaisa kuģa tipa sertifikāts, citas valsts izsniegta apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem vai eksportapliecība, kompetentas komisijas atzinums par amatieru būvēta gaisa kuģa derīgumu lidojumiem u. c.);

4) gaisa kuģis atbilst Latvijas Republikas tiesību aktos noteiktajām lidojuma derīguma un vides aizsardzības prasībām, ja tās nenosaka Eiropas Savienības tiesību akti, vai Eiropas Savienības tiesību aktos noteiktajām lidojuma derīguma un vides aizsardzības prasībām.

**10. pants. Gaisa kuģa reģistrācijas apliecība**

Pēc gaisa kuģa reģistrācijas Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā Civilās aviācijas aģentūra izsniedz gaisa kuģa reģistrācijas apliecību.

*(Otrā daļa izslēgta ar* [*29.03.2007*](https://likumi.lv/ta/id/156000-grozijumi-likuma-par-aviaciju-)*. likumu.)*

Ja gaisa kuģa reģistrācijas apliecība nozaudēta vai kļuvusi nederīga, Civilās aviācijas aģentūra var izsniegt tās dublikātu.

Ja mainījies Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētā gaisa kuģa īpašnieks vai gaisa kuģis ir izslēgts no minētā reģistra, gaisa kuģa reģistrācijas apliecība jānodod Civilās aviācijas aģentūrai.

16

*(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar* [*15.12.2005.*](https://likumi.lv/ta/id/124267-grozijumi-likuma-par-aviaciju-)*, [26.10.2006.](https://likumi.lv/ta/id/147478-grozijumi-likuma-par-aviaciju-%22%20%5Ct%20%22_blank) un* [*29.03.2007*](https://likumi.lv/ta/id/156000-grozijumi-likuma-par-aviaciju-)*. likumu, kas stājas spēkā* [*02.05.2007.*](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju/redakcijas-datums/2007/05/02)*)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt pantu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz pantu**

**11. pants. Nacionālā zīme un reģistrācijas zīme**

Gaisa kuģim, kas reģistrēts Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā, piešķir nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi.

Nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi uz gaisa kuģa atveido Ministru kabineta noteiktajā kārtībā.

Uz gaisa kuģa var atveidot aviokompānijas emblēmu un citus simbolus, kas reģistrēti Civilās aviācijas aģentūrā.

17

*(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar* [*15.12.2005.*](https://likumi.lv/ta/id/124267-grozijumi-likuma-par-aviaciju-) *un* [*29.03.2007*](https://likumi.lv/ta/id/156000-grozijumi-likuma-par-aviaciju-)*. likumu, kas stājas spēkā* [*02.05.2007.*](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju/redakcijas-datums/2007/05/02)*)*

**12. pants. Pienākums ziņot par pārmaiņām Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistram sniegtajā informācijā**

Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrētā gaisa kuģa īpašniekam ir pienākums ziņot Civilās aviācijas aģentūrai par kreditora (kreditoru) tiesībām vai pārmaiņām īpašuma tiesībās uz reģistrēto gaisa kuģi, kā arī par citām pārmaiņām Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistram sniegtajā informācijā ne vēlāk kā piecu dienu laikā no brīža, kad notikušas šajā pantā minētās pārmaiņas.

Personai, kura ekspluatē Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistrā reģistrēto gaisa kuģi, pamatojoties uz īres līgumu, kas noslēgts ar ārvalsts juridiskajām vai fiziskajām personām, jāievēro šā panta pirmās daļas prasības, kā arī jāziņo par grozījumiem gaisa kuģa īres līgumā.

18

*(Ar grozījumiem, kas izdarīti ar* [*15.12.2005.*](https://likumi.lv/ta/id/124267-grozijumi-likuma-par-aviaciju-) *un* [*29.03.2007*](https://likumi.lv/ta/id/156000-grozijumi-likuma-par-aviaciju-)*. likumu, kas stājas spēkā* [*02.05.2007.*](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju/redakcijas-datums/2007/05/02)*)*

**13. pants. Gaisa kuģa izslēgšana no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra**

Gaisa kuģi no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra izslēdz:

1) pēc gaisa kuģa īpašnieka lūguma;

2) ja īpašuma tiesības vai lietošanas tiesības uz gaisa kuģi neatbilst šā likuma [7. panta](https://likumi.lv/ta/id/57659#p7) noteikumiem;

3) ja gaisa kuģis tiek reģistrēts Latvijas Republikas militārās aviācijas gaisa kuģu reģistrā;

4) ja pēdējo 10 gadu laikā nav izsniegta, pagarināta vai atzīta par Latvijas Republikas teritorijā spēkā esošu citas valsts izsniegta apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem un ja gaisa kuģa īpašnieks Ministru kabineta noteiktajā laikā nav pierādījis, ka gaisa kuģis lidojumiem ir derīgs;

5) ja gaisa kuģis cietis nelaimes gadījumā un tā meklēšana saskaņā ar šā likuma [69. panta](https://likumi.lv/ta/id/57659#p69) noteikumiem ir pārtraukta.

Ieķīlātu gaisa kuģi no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra izslēdz tikai ar kreditora (kreditoru) rakstveida piekrišanu.

Kārtību, kādā civilās aviācijas gaisa kuģus izslēdz no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra, nosaka Ministru kabinets.

**MK Noteikumi Nr. 200**

**II. Gaisa kuģa reģistrācija**

**Parādīt iespējas**

**Slēpt iespējas**

* **Drukāt nodaļu**
* **Saglabāt kā PDF**

3. Lai reģistrētu gaisa kuģi, gaisa kuģa īpašnieks samaksā par gaisa kuģa reģistrēšanu reģistrā atbilstoši Civilās aviācijas aģentūras maksas pakalpojumu cenrādim un iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā pieteikumu ([1.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel1) pielikums).

4

*(MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

4. Pieteikumam par gaisa kuģa reģistrāciju pievieno šādus dokumentus:

4.1. *(svītrots ar MK* [*26.06.2012.*](https://likumi.lv/ta/id/249813-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 443)*;

4.2. dokumentu, kas apliecina, ka gaisa kuģis ir konstruēts un būvēts, ievērojot attiecīgās normas, kuras nosaka gaisa kuģa derīgumu lidojumiem;

4.3. gaisa kuģa pirkuma vai nomas līguma kopiju;

4.4. nomnieka vai apakšnomnieka (ja tāds ir), vai citas personas, kuras labā gaisa kuģis ir apgrūtināts (ja tāda ir), rakstisku piekrišanu gaisa kuģa reģistrācijai;

4.5. apliecinājumu par attiecīgā gaisa kuģa izslēgšanu no ārvalsts gaisa kuģu reģistra, ja tas iepriekš ir bijis reģistrēts šādā reģistrā;

4.6. dokumentu, uz kuru pamata kuģis ir apgrūtināts;

4.7. dokumentu, kas apliecina Civilās aviācijas aģentūras maksas pakalpojuma samaksu;

4.8. pilnvaru, ja šo noteikumu [3.](https://likumi.lv/ta/id/130917#p3) punktā minēto pieteikumu iesniedz gaisa kuģa īpašnieka pilnvarota persona.

5

*(Grozīts ar MK* [*25.08.2015.*](https://likumi.lv/ta/id/276140-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 486; MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 767)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

4.1 Šo noteikumu [3.](https://likumi.lv/ta/id/130917#p3) un [4.punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p4) minētās prasības nepiemēro moto­deltaplāniem un motoparaplāniem.

6

*(MK* [*24.02.2009.*](https://likumi.lv/ta/id/188373-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr.171 redakcijā)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

5. Iesniedzot šo noteikumu [4.punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p4) minēto dokumentu kopijas, pietei­kuma iesniedzējs uzrāda Civilās aviācijas aģentūras amatpersonai to oriģinālus vai kopijas, kas apliecinātas normatīvajos aktos par dokumentu izstrādāšanu un noformēšanu noteiktajā kārtībā.

7

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

6. Civilās aviācijas aģentūra 30 darbdienu laikā no visu nepieciešamo dokumentu saņemšanas dienas izskata reģistrācijas pieteikumu un pieņem lēmumu par gaisa kuģa reģistrāciju vai reģistrācijas atteikumu.

8

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

7. Ja reģistrācijas pieteikumā sniegtās ziņas neatbilst šo noteikumu prasībām vai tam nav pievienoti visi nepieciešamie dokumenti, Civilās aviācijas aģentūra pieprasa pieteikuma iesniedzējam desmit dienu laikā no pieprasījumu saņemšanas dienas precizēt sniegto informāciju vai iesniegt trūkstošos dokumentus.

9

8. Ja pieteikuma iesniedzējs šo noteikumu [7.punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p7) minētajā termiņā neiesniedz precizēto informāciju vai trūkstošos dokumentus, Civilās aviācijas aģentūra pieņem lēmumu par gaisa kuģa reģistrācijas atteikumu un rakstiski informē par to pieteikuma iesniedzēju.

10

9. Pēc lēmuma pieņemšanas par gaisa kuģa reģistrēšanu Civilās aviācijas aģentūra gaisa kuģim piešķir nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi, reģistrē gaisa kuģi reģistrā un izsniedz gaisa kuģa reģistrācijas apliecību ([2.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel2) pielikums).

11

*(Grozīts ar MK* [*24.02.2009.*](https://likumi.lv/ta/id/188373-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 171; MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 767)*

**II1. Motodeltaplānu un motoparaplānu reģistrācija**

*(Nodaļa MK* [*24.02.2009.*](https://likumi.lv/ta/id/188373-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr.171 redakcijā)*

**Parādīt iespējas**

**Slēpt iespējas**

* **Drukāt nodaļu**
* **Saglabāt kā PDF**

9.1 Lai reģistrētu ar šasiju aprīkotu motodeltaplānu vai motoparaplānu, motodeltaplāna vai motoparaplāna īpašnieks iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā pieteikumu ([3.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel3) pielikums). Pieteikumam pievieno šādus dokumentus:

9.11. *(svītrots ar MK* [*26.06.2012.*](https://likumi.lv/ta/id/249813-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 443)*;

9.12. motodeltaplāna vai motoparaplāna īpašumtiesības apliecinoša dokumenta kopiju;

9.13. motodeltaplāna vai motoparaplāna instrukcijas kopiju vai cita ekvivalenta dokumenta kopiju, kurā norādīti lidojumu raksturojumi, tehniskie parametri un ierobežojumi;

9.14. divus motodeltaplāna vai motoparaplāna fotoattēlus (pretskats, sānskats);

9.1 5. dokumentu, kas apliecina Civilās aviācijas aģentūras maksas pakalpojuma samaksu;

9.16. pilnvaru, ja šo noteikumu [9.1](https://likumi.lv/ta/id/130917#p9.1) punktā minēto pieteikumu iesniedz gaisa kuģa īpašnieka pilnvarota persona.

12

*(Grozīts ar MK* [*25.08.2015.*](https://likumi.lv/ta/id/276140-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 486; MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 767)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

9.2 Šo noteikumu 9.1 2.apakšpunktā minēto dokumentu var neiesniegt, ja:

9.21. motodeltaplāna vai motoparaplāna īpašnieks pieteikumā norāda, ka motodeltaplāns vai motoparaplāns ir pašbūvēts;

9.22. īpašumtiesības uz motodeltaplānu vai motoparaplānu iegūtas pirms 2009.gada 1.marta un īpašnieks to rakstiski apliecina pieteikumā.

13

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

9.3 Šo noteikumu [9.1 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p9.1) minētos dokumentus Civilās aviācijas aģentūrā motodeltaplāna vai motoparaplāna īpašnieks var iesniegt personīgi, nosūtīt pa pastu (ierakstītā pasta sūtījumā) vai elektroniski (atbilstoši normatīvajiem aktiem par elektronisko dokumentu noformēšanu).

14

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

9.4 Civilās aviācijas aģentūra 30 darbdienu laikā no šo noteikumu [9.1 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p9.1) minēto dokumentu saņemšanas pieņem lēmumu par motodeltaplāna vai motoparaplāna iekļaušanu reģistrā un attiecīgas nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes piešķiršanu.

15

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

9.5 Civilās aviācijas aģentūra par šo noteikumu [9.4 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p9.4) minēto lēmumu motodeltaplāna vai motoparaplāna īpašniekam paziņo rakstiski, nosūtot pa pastu (ierakstītā pasta sūtījumā) motodeltaplāna vai motoparaplāna reģistrācijas apliecību ([4.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel4) pielikums).

16

*(Grozīts ar MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumiem Nr. 767)*

**III. Nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes izvietošana uz gaisa kuģiem**

10. Gaisa kuģa nacionālā zīme sastāv no latīņu alfabēta burtiem “YL”. Gaisa kuģa (izņemot motodeltaplānu un motoparaplānu) reģistrācijas zīme sastāv no trim latīņu burtiem (ja gaisa kuģis ir smagāks par gaisu) vai no trim arābu cipariem (ja gaisa kuģis ir vieglāks par gaisu). Motodeltaplāna vai motoparaplāna reģistrācijas zīme sastāv no viena latīņu burta un diviem arābu cipariem. Starp gaisa kuģa nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi ir defise (piemēram, “YL-JOK” vai “YL-325”, vai “YL-A01”).

17

*(MK* [*24.02.2009.*](https://likumi.lv/ta/id/188373-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr.171 redakcijā)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

11. Visi burti un cipari, kas veido nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi, ir bez ornamentiem un vienāda lieluma. Burtu, ciparu un defises platums ir 2/3 no burtu un ciparu augstuma (izņēmums ir burts "I" un cipars "1"). Atstarpes starp burtiem un cipariem ir ne mazākas par 1/4 no burtu un ciparu platuma. Burtu vai ciparu kontūru līnijas ir 1/6 no to augstuma.

18

12. Nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes izvietošanai uz gaisa kuģa var izmantot krāsu vai citus līdzekļus, kas nodrošina tās kontrastu ar gaisa kuģa pamatkrāsu un labu saskatāmību gaisa kuģa ekspluatācijas laikā.

19

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

13. Uz gaisa kuģiem, kas smagāki par gaisu, nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi izvieto šādā kārtībā:

13.1. uz gaisa kuģa korpusa zīmes izvieto no abām pusēm starp plākšņiem un augstuma un virziena stabilizatoru. Burtu augstums ir ne mazāks par 300 milimetriem. Ja minētajā vietā atrodas dzinēji, zīmes var izvietot uz dzinēja apvalka;

13.2. uz gaisa kuģa plākšņa apakšējās virsmas kreisajā pusē zīmes izvieto lidojuma virzienā vienādā attālumā no plākšņu priekšējās un aizmugurējās malas. Burtu augstums ir ne mazāks par 500 milimetriem.

20

14. Ja gaisa kuģim nav minēto konstrukciju vai gaisa kuģa nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi nav iespējams izvietot šo noteikumu [13.punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p13) minētajā kārtībā, zīmju izvietojumu papildus saskaņo ar Civilās aviācijas aģentūru.

21

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

15. Uz gaisa kuģiem, kas vieglāki par gaisu, nacionālās un reģistrācijas zīmes izvieto no katras puses to maksimālā šķērsgriezuma līnijas tuvumā tā, lai tās būtu labi saredzamas no abām pusēm un no zemes. Burtu un ciparu augstums ir ne mazāks par 700 milimetriem.

22

15.1 Motodeltaplāna vai motopara­plāna nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi izvieto uz spārnu konstrukcijas apakšējās virsmas kreisajā pusē vienādā attālumā no spārna priekšējās un aizmugurējās malas. Nacionālās zīmes un reģistrācijas zīmes augšpuse ir vērsta uz spārna priekšējās malas pusi.

23

*(MK* [*24.02.2009.*](https://likumi.lv/ta/id/188373-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr.171 redakcijā)*

16. Katrā gaisa kuģī redzamā vietā pie galvenās ieejas piestiprina identificēšanas plāksnīti, kas izgatavota no ugunsizturīga materiāla un uz kuras iegravēta gaisa kuģa nacionālā zīme un reģistrācijas zīme.

24

**III1. Gaisa kuģu izslēgšana no reģistra**

*(Nodaļa MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

16.1 Lai izslēgtu gaisa kuģi no reģistra, gaisa kuģa īpašnieks samaksā par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra atbilstoši Civilās aviācijas aģentūras maksas pakalpojumu cenrādim un likuma "[Par aviāciju](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju)" [13.](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju#p13) panta pirmās daļas 1. un 3. punktā minētajā gadījumā iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā pieteikumu ([5.](https://likumi.lv/ta/id/57659-par-aviaciju#piel5) pielikums), kuram pievieno šādus dokumentus:

16.11. gaisa kuģa reģistrācijas apliecības oriģinālu;

16.12. gaisa kuģa lidojumderīguma apliecības oriģinālu;

16.13. kreditora rakstveida piekrišanu gaisa kuģa izslēgšanai no reģistra, ja gaisa kuģis ir apgrūtināts;

16.14. ja gaisa kuģim ir uzstādīts S režīma atbildētājs, apliecinājumu, ka ir dzēsta atbildētāja 24 bitu Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) gaisa kuģa adrese;

16.15. apliecinājumu, ka no gaisa kuģa ir noņemta Latvijas Republikas nacionālā zīme un reģistrācijas zīme;

16.16. pilnvaru, ja pieteikumu par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra iesniedz gaisa kuģa īpašnieka pilnvarota persona.

25

*(MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

16.2 Samaksa par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra netiek prasīta, ja gaisa kuģis ir tādā stāvoklī, ka ar to nav iespējams veikt lidojumus, un gaisa kuģa īpašnieks to nav nolēmis atsavināt vai atjaunot un izmantot turpmākai lidojumu veikšanai.

26

*(MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

16.3 Ja šo noteikumu [16.1 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p16.1) minētais pieteikums nav noformēts atbilstoši šo noteikumu [5.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel5) pielikumā minētajām prasībām vai nav iesniegti šo noteikumu [16.1 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p16.1) minētie dokumenti, Civilās aviācijas aģentūra pieprasa pieteikuma iesniedzējam 10 dienu laikā no pieprasījuma saņemšanas dienas precizēt pieteikumu vai iesniegt trūkstošos dokumentus.

27

*(MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

16.4 Ja pieteikuma iesniedzējs šo noteikumu [16.3 punktā](https://likumi.lv/ta/id/130917#p16.3) minētajā termiņā neiesniedz pieteikumu, kas noformēts atbilstoši šo noteikumu [5.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel5) pielikumā minētajām prasībām, vai trūkstošos dokumentus, Civilās aviācijas aģentūra pieņem lēmumu par atteikumu izslēgt gaisa kuģi no reģistra un rakstiski informē par to pieteikuma iesniedzēju.

28

*(MK* [*19.12.2017.*](https://likumi.lv/ta/id/296011-grozijumi-ministru-kabineta-2006-gada-14-marta-noteikumos-nr-200-noteikumi-par-civilas-aviacijas-gaisa-kugu-registracijas-karti...) *noteikumu Nr. 767 redakcijā)*

Parādīt iespējas

Slēpt iespējas

* **Drukāt punktu**
* **Saglabāt kā PDF**
* **Pievienot piezīmi**
* **Atsauce uz punktu**

16.5 Pēc lēmuma pieņemšanas par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra Civilās aviācijas aģentūra izsniedz gaisa kuģa īpašniekam apliecinājumu par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra ([6.](https://likumi.lv/ta/id/130917#piel6) pielikums).

29

## Gaisa kuģu reģistrācijas procedūra

1. Pretendents iesniedz CAA sekretariātā noteiktas formas pieteikumu (MK Noteikumu Nr. 200 1. Pielikums vai attiecībā uz moto deltaplāniem un paraplāniem- 3. Pielikums), tam pievienojot nepieciešamos dokumentus. (Pieteikuma iesniegšanai izmanto CAA veidlapu 210-2-102).
2. CAA lietvede/ administratore tos iereģistrē Doclogix sistēmā un nodot lidotspējas daļas gaisa kuģu novērtēšanas nodaļas vadītājam.
3. Nodaļas vadītājs atdot šos dokumentus reģistrācijas inspektoram vai attiecīgi nozīmētam nodaļas inspektoram, izvērtēšanai (turpmāk tekstā- inspektors).
4. Inspektors izvērtē iesniegtos dokumentus. Dokumentu izvērtēšanai tiek izmantota izvērtēšanas kontrollapa, veidlapa 210-2-104.
	1. Ja iesniegtā dokumentācija atbilst Likuma un MK Noteikumu Nr. 200 prasībām, inspektors piešķir gaisa kuģim reģistrācijas zīmes, gaisa kuģa datus ievada Gaisa kuģu reģistrā Exel formātā, kā arī EMPIC sistēmas AR modulī. Inspektors sagatavo reģistrācijas apliecību (MK Noteikumu Nr. 200 2. vai attiecīgi 4. Pielikumu- CAA veidlapa 210-2-101). Gaisa kuģa reģistrācijas apliecību automātiski ģenerē EMPIC sistēma. 30 dienu laikā no pieteikuma iesniegšanas dienas, inspektors sagatavo pretendentam adresētu apstiprinājuma vēstuli par gaisa kuģa iekļaušanu LR Civilo gaisa kuģu reģistrā. Vēstules kopiju ar tai pievienoto aizpildīto kontrollapu pievieno gaisa kuģa reģistrācijas lietai. Gaisa kuģu, izņemot motodeltaplānus un moto paraplānus, reģistrācijas apliecību numuri tiek ģenerēti EMPIC sistēmā. No EMPIC sistēmas, vai attiecīgi manuāli, tiek izprintēta reģistrācijas apliecība (vai, ja nepieciešams no Q Pulse sistēmas 210-2-101)
	2. Ja iesniegtā dokumentācija ir nepilnīga, tad nepilnības tiek ierakstītas kontrollapā un no pieteikuma iesniedzēja 10 dienu laikā no pieteikuma iesniegšanas dienas tiek pieprasīta papildus informācija.
	3. Ja iesniegtā dokumentācija neatbilst prasībām, inspektors 30 dienu laikā sagatavo atteikuma vēstuli ar pamatojumu.
5. Inspektors sagatavotos dokumentus ievieto Doclogix sistēmā un nodod saskaņošanai Juridiskajai daļai un Lidotspējas daļas vadītājam.
6. Juridiskā daļa un Lidotspējas daļas vadītājs izvērtē un saskaņo dokumentus izmantojot Doclogix sistēmu. Kā vēstules parakstītājs tiek norādīts CAA direktors..
7. Pēc dokumentu izvērtēšanas un parakstīšanas Doclogix sistēmā, inspektors izdrukā reģistrācijas apliecību un vēstuli par reģistrāciju un izraksta pretendentam kvīti par pakalpojuma samaksu.
8. Izdrukātos dokumentus (vēstuli un reģistrācijas apliecību) paraksta direktors.
9. Kad pretendents ir veicis paredzēto samaksu par pakalpojumu, tam tiek nosūta vēstule un reģistrācijas apliecība. Reģistrācijas apliecību var izsniegt arī personīgi. šajā gadījumā persona, kas izsniedz apliecību, pārliecināts, ka pakalpojums ir apmaksāts un tikai tādā gadījumā tiek izsniegta apliecība. Par apliecības saņemšanu, pretendents parakstās vai nu dokumentu izsniegšanas žurnālā, vai arī atstāj savu parakstu par oriģināla saņemšanu uz apliecības kopijas, kas glabājas gaisa kuģa lietā.
10. Visus ar gaisa kuģa reģistrāciju saistītos dokumentus atbildīgais inspektors iegrāmato gaisa kuģa lietā.
11. Ja reģistrētā gaisa kuģa tips ir pirmo reizi iekļauts Latvijas Republikas civilo gaisa kuģu reģistrā, tad inspektors, obligātās lidotspējas uzturēšanas informācijas apmaiņas nolūkā, sagatavo informācijas vēstuli atiecīgā gaisa kuģa tipa projektētāja valsts atbilstošām aviācijas institūcijām par minētā gaisa kuģa tipa iekļaušanu reģistrā. Šī vēstule ar CAA direktora parakstu tiek nosūtīta adresātam. Ja mēneša laikā pēc informācijas nosūtīšanas no projektētāja valsts nav saņemta atbilde ar apstiprinājumu, ka Latvijas Republika ir iekļauta obligātās lidotspējas uzturēšanas informācijas saņēmēju sarakstā, tad augšminētā procedūra tiek atkārtota.
12. Ja netiek nodrošināta obligātās lidotspējas uzturēšanas informācijas saņemšana no gaisa kuģa tipa projektētāja valsts, tad tiek izskatīts jautājums par gaisa kuģa apliecības par derīgumu lidojumiem darbības apturēšanu līdz brīdim, kad informācijas apmaiņa tiek nodrošināta.

##

## Gaisa kuģu izslēgšanas no reģistra procedūra.

Gaisa kuģu izslēgšanas kārtību no reģistra nosaka LR likuma “Par aviāciju”13. pants.

1. Pretendents iesniedz CAA lietvedībā noteiktas formas pieteikumu (MK Noteikumu Nr. 200 5. pielikums-CAA veidlapa 210-2-103) kopā ar nepieciešamo dokumentāciju.
2. CAA lietvede/ administratore tos iereģistrē Doclogix un nodod lidotspējas daļas gaisa kuģu novērtēšanas nodaļas vadītājam.
3. Nodaļas vadītājs atdot šos dokumentus reģistrācijas inspektoram (vai attiecīgi nozīmētam citam inspektoram), izvērtēšanai (turpmāk tekstā- inspektors).
4. Inspektors izvērtē minētos dokumentus, saskaņā ar LR likuma „Par aviāciju” nosacījumiem, sagatavo rīkojumu par gaisa kuģa izslēgšanu no reģistra un apliecinājumu īpašniekam par gaisa kuģa izslēgšanu. Ja dokumenti nav atbilstoši iesniegti, inspektors 10. dienu laikā no iesniegšanas brīža pieprasa no pretendenta papildus informāciju. Ja tā netiek saņemta vai ir nepietiekama, tiek atteikts izslēgt gaisa kuģi no civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra.
5. Ja iesniegtie dokumenti atbilst likuma un MK Noteikumu Nr. 200 prasībām, inspektors 30 dienu laikā no pieteikuma iesniegšanas brīža, sagatavo vēstuli par gaisa kuģa izslēgšanu no Latvijas Republikas civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra un, mepieciešamības gadījumā, apliecinājumu par izslēgšanu (MK noteikumu Nr. 200 6. Pielikums) un ievieto tos Doclogix sistēmā.
6. Doclogix sistēmā dokumentus vīzēšanai nodot Juridiskajai daļai un Lidotspējas daļas vadītājam. Dokumentu(s) paraksta CAA direktors..
7. Pēc dokumentu izvērtēšanas:
	1. Ja tie ir apmierinoši tie tiek vizēti ar parakstu rīkojumā un iesniegti direktora palīdzei.
	2. Ja tiek atklāta neatbilstība dokumentos vai to noformēšanā tie tiek atgriezti lidotspējas daļā.
8. Vēstuli un apliecinājumu par izslēgšanu no reģistra paraksta direktors un to nosūta adresātam (iesniedzējam).

## Lidojumderīguma sertifikāti, apliecības par derīgumu lidojumiem

Attiecībā uz gaisa kuģiem, kuri atbilst Komisijas regulas 748/2012748/2012 2.panta 3(a) paragrāfa nosacījumiem , kā arī attiecībā uz tiem, par kuru tipa sertifikāciju aģentūra ir izlēmusi pamatojoties uz šī panta 3(c) paragrāfu, tiek piemēroti šīs regulas pielikuma (Part 21) A un B iedaļu H un P apakšiedaļu nosacījumi. Lidojumderīguma sertifikāts tiek izsniegts uz neierobežotu darbības termiņu un tas ir spēkā tikai kopā ar tam pievienoto Lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu. Kas izsniegts Regulas (EK) 1321/2014 I pielikuma I apakšnodaļā noteiktajā kārtībā. Procedūras šādu lidojumderīgumu sertifikātu izdošanai ir aprakstītas 3.5.1. nodaļā, lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu izsniegšanai- 3.5.4. nodaļā.

 Attiecībā uz gaisa kuģiem, kas iekļauti regulas (EK) 216/2008 II pielikumā, kā arī šīr regulas 1(2) pantā norādītajiem, attiecas Ministru kabineta noteikumi Nr. 573, kas pieņemti 15.07.2006, kā arī, attiecībā uz apliecību atzīšanu par spēkā neesošu, LR likuma „Par aviāciju” 19. panta nosacījumi, tiek piemērotas nacionālās procedūras, kas aprakstītas 3.5.2. nodaļā.

* + 1. **Lidojumderīguma sertifikāti atbilstoši Part 21.**

Lidojumderīguma sertifikāti tiek klasificēti šādi:

* **Lidojumderīguma sertifikāti** tiek izsniegti gaisa kuģiem, kuri atbilst tipa sertifikātam, kas izdots saskaņā ar Part 21 nosacījumiem;
* **Ierobežoti lidojumderīguma sertifikāti** tiek izsniegti gaisa kuģiem, kuri atbilst ierobežotam tipa sertifikātam, kas izdots saskaņā ar Part 21 nosacījumie, vai kuri ir pierādījuši aģentūrai (EASA) atbilstību specifiskiem sertifikācijas nosacījumiem, kas nodrošina adekvātu drošības līmeni;
	+ - 1. **Iesniegums un tā atbilstības izvērtēšana.**
1. Lai saņemtu lidojumderīguma sertifikātu pretendentam ir jāiesniedz Civilās aviācijas aģentūrā (CAA) noteiktas formas pieteikums (CAA veidlapa 210-2-204), kam pievienota visa informācija, kas norādīta 21A.174. Pieteikumu CAA lietvede to nodot lidotspējas daļas vadītājam izmantojot Doclogix sistēmu, kurš savukārt to nodod lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Viņš nozīmē atbildīgo inspektoru, vai arī pats personīgi izvērtē pieteikumu.
2. Pieteikuma un gaisa kuģa atbilstības izvērtēšanai tiek izmantota lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanas kontrolkarte (CAA veidlapa 210-2-206).
3. Šī kontrolkarte ietver sevī arī nepieciešamās procedūras. Tā tiek pielietota visiem gadījumiem.
4. Atbildīgais inspektors izvērtē pieteikuma iesniedzēja atbilstību. Persona, kas norādīta 21A.172, drīkst iesniegt pieteikumu apliecības saņemšanai.
5. Atbildīgais inspektors izvērtē gaisa kuģa atbilstību attiecīgā sertifikāta saņemšanai. Šajā gadījumā tiek izvērtēts vai gaisa kuģis atbilst nepieciešamajai EASA tipa sertifikācijai vai speciāliem EASA nosacījumiem. Tas attiecas arī uz modifikācijām un remontiem. (Veidlapa 210-2-206)
6. Lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanai nepieciešamās dokumentācijas apjoms ir atkarīgs no gaisa kuģa izcelsmes un iepriekšējās ekspluatācijas un reģistrācijas valsts.
7. Lidotspējas apliecību izsniegšanai nepieciešamā dokumentācija:

**5.1. Jauniem gaisa kuģiem no Eiropas Savienības valstīm::**

 - Pieteikums lidojumderīguma sertifikāta saņemšanai;

 - Atbilstības apliecinājums, EASA 52. veidlapa (EASA Form 52);

 - Svēršanas un smaguma centra izvietojuma atskaite un centrēšanas grafiks;

 - Lidojuma veikšanas rokasgrāmata

Nekādi citi papildus dokumenti nav nepieciešami.

**5.2. Lietotiem gaisa kuģiem no Eiropas Savienības valstīm:**

 - Pieteikums lidojumderīguma sertifikāta saņemšanai;

 - Spēkā esošs lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts (ARC). (Var būt arī izsniegts atbilstoši Part 21);

 - pirms izsniegšanas jāpārliecinās, ka ir bijis izsniegts lidojumderīguma sertifikāts iepriekšējā reģistrācijas valstī;

 - jāpārbauda dokumentu valodas atbilstība 21.a.175 nosacījumiem.

Nekādi papildus nosacījumi nav nepieciešami.

**5.3. Jauniem gaisa kuģiem no trešajām valstīm**:

 - Pieteikums lidojumderīguma sertifikāta saņemšanai;

 - Eksportētājas valsts pilnvarotās iestātādes apliecinājums, ka gaisa kuģis atbilst EASA tipa sertifikātam;

 - Svēršanas un smaguma centra izvietojuma atskaite un centrēšanas grafiks;

 - Lidojuma veikšanas rokasgrāmata.

Piezīme: Saskaņā ar regulas 1321/2014, kas grozīta ar regulu 1056/2008 (M.A.904(a)2), jauniem gaisa kuģiem nav nepieciešama lidojumderīguma pārbaude.

Piezīme| Ja Eiropas Savienība ar kādu no trešajām valstīm ir noslēgusi divpusējus līgumus, tad tiek piemērotas procedūras, kas norādītas attiecīgajos līgumos un to īstenošanas procedūrās.

**5.4. Lietotiem gaisa kuģiem no trešajām valstīm:**

 - Pieteikums lidojumderīguma sertifikāta saņemšanai;

 - Eksportētājas valsts pilnvarotās iestādes paziņojums par gaisa kuģa lidojumderīguma statusu (var būt eksporta apliecība par derīgumu lidojumiem, vai arī nesen (ne vēlāk kā pirms 3 mēnešiem) izdota spēkā esoša apliecība par derīgumu lidojumiem);

 - Svēršanas un smaguma centra izvietojuma atskaite un centrēšanas grafiks;

 - Lidojuma veikšanas rokasgrāmata;

 - gaisa kuģa vēsturiskie dokumenti (ražošanas standarts, modifikāciju, remonta un izmaiņu standarti, tehniskās apkopes standarti;

 - Rekomendācija par lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanu pč lidojumderīguma pārbaudes, kas veikta atbilstoši M.A.904 un attiecīgā AMC.M.A.904 nosacījumiem.

Piezīme| Ja Eiropas Savienība ar kādu no trešajām valstīm ir noslēgusi divpusējus līgumus, tad tiek piemērotas procedūras, kas norādītas attiecīgajos līgumos un to īstenošanas procedūrās.

1. Atbildīgais inspektors izvērtē pieteikuma saturu. Pieteikumā jābūt norādītai informācijai, kas norādīta attiecīgi 21A.174(b) vai (c) apakšparagrāfos. Ja nav panākta speciāla vienošanās, tad (b)(2)(i) un (b)(3)(ii) apakšparagrāfos norādītā informācijai jābūt izsniegtai ne agrāk kā 60 dienas pirms pieteikuma saņemšanas. Gaisa kuģu dokumentācijai jāatbilst valodas prasībām atbilstoši 21.A.175 punkta nosacījumiem. Pieteikuma izvērtēšanai tiek izmantota kontrolkarte, CAA veidlapa 210-2-206.
2. Ja visa iesniegtā informācija atbilst visiem nepieciešamajiem nosacījumiem, tad tiek turpināts darbs pie sertifikāta izsniegšanas. Ja nav iesniegta visa informācija, vai tā ir nepinīga, tad atbildīgais inspektors par to rakstiski informē pieteikuma iesniedzēju, norādot neatbilstību, kuru ieraksta arī kontrolkartē. Darbs pie sertifikāta izsniegšanas tiek turpināts pēc nepieciešamās informācijas saņemšanas.
	* + 1. Gaisa kuģa kontrolapskate
3. Ja pieteikuma forma un saturs atbilst nepieciešamajiem nosacījumiem, tad tiek veikta gaisa kuģa kontrolapskate. Par kontrolapskates vietu un laiku atbildīgais inspektors vienojas ar pieteikuma iesniedzēju.
4. Gaisa kuģa kontrolapskates laikā tiek izvērtēta gan gaisa kuģa dokumentācija, obligātā lidotspējas informācijas (AD) izpilde, modifikācijas un remonti, kā arī tiek veikta gaisa kuģa fiziska apskate perona apskates (Ramp check) ietvaros, izmantojot CAA veidlapu 210-5-102.
5. Visi kontrolapskatē izvērtējamie elementi ir norādīti gaisa kuģa kontrolapskates protokolā. Kontrolapskates protokoli ir ievietoti šajā rokasgrāmatā (attiecīgi lidmašīnām, helikopteriem un gaisa baloniem).
6. Kontrolapskates gaitā konstatētie trūkumi tiek atspoguļoti protokolā. Trūkumiem, kuri klasificēti kā nopietni, jābūt novērstiem pirms sertifikāta izsniegšanas. Par atklātiem trūkumiem tiek informēts pieteikuma iesniedzējs, norādot, ka trūkumu nenovēršanas gadījumā sertifikāts nevar tikt izsniegts.
7. Jebkurā gadījumā gaisa kuģa inspekcija sastāv tikai no gaisa kuģa un attiecīgās dokumentācijas pārbaudes.
8. Gaisa kuģa kontrolapskates nepieciešamība tiek atspoguļota izvērtēšanas kontrolkartē.
9. Visas ar gaisa kuģa atbilstības izvērtēšanu saistītās darbības tiek atspoguļotas izvērtēšanas kontrolkartē (CAA veidlapa 210-2-206).
	* + 1. Lidojumderīguma sertifikāta izsniegšana
10. Ja visas 3.5.1.1. un 3.5.1.2. apakšnodaļās norādītās procedūras ir sekmīgi pabeigtas, tad gaisa kuģim bez liekas kavēšanās ir jāizniedz lidojumderīguma sertifikāts:
	1. EASA Form 25- lidojumderīguma sertifikātam;
	2. EASA Form 24- ierobežotam lidojumderīguma sertifikātam;
	3. EASA Form 20- lidojumu atļaujai.
11. Lidojumderīguma sertifikātu sagatavo atbildīgais inspektors. Atbildīgais inspektors ievada nepieciešamos gaisa kuģa datus EMPIC sistēmā. Lidojumderīguma serifikātu automātiski ģenerē EMPIC sistēma, vai inspektors, atsevišķos gadījumos, kad nav pieejama EMPIC sistēma, izmanto veidlapu, kas pieejama Q Pulse sistēmā, kā arī sagatavo rekomendāciju lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Lidojumderīguma sertifikāta izsniegšana tiek noformēta ar lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstules palīdzību, kuru paraksta lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs. Viņš arī paraksta attiecīgo sertifikātu.
12. Nepieciešamajos gadījumos lidotspējas sertifikātā tiek iekļauti attiecīgi ierobežojumi vai nosacījumi.
13. Lidojumderīguma sertifikāts tiek izsniegts uz nenoteiktu laiku. (Izņemot gaisa kuģiem, kuru lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta darbības termiņš tiek pagarināts atbilstoširegulas 1321/2014, kas grozīta ar regulu 1056/2008 3.4. panta un LR MK Noteikumumu Nr. 100 nosacījumiem).
14. Lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstule kopā ar sertifikātu un aizpildīto kontrolkarti (210-2-206) tiek nodots CAA lietvedībā un tur reģistrēts. Viena apstiprinājuma vēstules kopija kopā ar sertifikāta oriģinālu tiek nodota pieteikuma iesniedzējam, otra kopā ar sertifikāta kopiju un kontrolkarti tiek nodota uzglabāšanā lidotspējas daļā. Apstiprinājuma vēstule tiek ievietota Doclogix sistēmā.
15. Jauniem gaisa kuģiem un lietotiem gaisa kuģiem no trešajām valstīm līdz ar lidojumderīguma sertifikātu tiek izsniegts arī sākotnējais lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts (EASA Form 15a), kas tiek noformēts tajā pašā vēstulē.
16. Parasti gaisa kuģa atbilstība lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanai 6. Punktā norādītiem gaisa kuģiem, tiek izvērtēta izmantojot CAA veidlapu 210-2-206. Papildus tam, no trešajām valstīm importētajiem gaisa kuģiem, var tikt izmantota rekomendācijas izvērtēšanas kontrolkarte- CAA veidlapa 210-5-104.
17. Lietotiem gaisa kuģiem, kas tiek importēti no Eiropas Savienības valstīm, iepriekš izsniegtais lidojumderīguma sertifikāts saglabā savu spēku līdz tā derīguma beigām. Atbildīgais inspektors tikai nomaina tajā vecārs reģistrācija zīmes pret jaunajām un to apliecina ar savu parakstu un personīgo zīmogu.
	* + 1. Lidojumderīgumu sertifikātu anulēšana vai darbības apturēšana
18. Gadījumos, kad ir pierādījumi, ka netiek izpildīts jebkurš no 21A.181(a) apakšparagrāfa nosacījumiem, CAA ir jāanulē lidojumderīguma sertifikāts vai jāaptur tā darbība.
19. Ja atbildīgajam inspektoram ir pieradījumi, ka netiek izpildīti 1. punktā norādītie nosacījumi, viņam tie ir jāizvērtē, un, ja šie pierādījumi apstiprinās, viņš iesniedz rekomendāciju lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Viņi abi kopā izanalizē situāciju un, ja tiek konstatēts, ka tik tiešām ir pamats apturēt vai anulēt sertifikāta darbību, tad sadarbībā ar juridisko daļu tiek sagatavots administratīvais akts par lidojumderīguma sertifikāta anulēšanu vai apturēšanu.
20. Sastādot administratīvo aktu ir jāizvērtē ietekme, kādu šī sertifikāta anulēšana vai darbības ierobežošana var atstāt uz citām ES dalībvalstīm, to organizācijām un personām, ņemot vērā to, ka šis sertifikāts ir izsniegts atbilstoši ES normatīvajiem aktiem un tiem ir vienāds spēks visās ES dalībvalstīs.
21. Šī izvērtējuma rezultātus atspoguļo administratīvajā aktā. Ja konstatēts, ka šis lēmums var radīt ietekmi uz citu valstu organizācijām, personām vai institūcijām, tad nepieciešams ievērot šīs rokasgrāmatas 1.8. sadaļas procedūru citu valstu informēšanai.
22. Sertifikāta turētājam ir tiesības šo lēmumu apstrīdēt augstāk stāvošajās institūcijās un tiesā.

1. Administratīvais akts par sertifikāta apturēšanu vai anulēšanu tiek reģistrēts CAA lietvedībā.
2. Anulētais vai apturētais sertifikāts ir jānodot CAA, kur tas tiek uzglabāts gaisa kuģa lietā.
3. Sertifikāta darbība tiek atjaunota, ja ir novērsti visi tie nosacījumi, kas izraisīja sertifikāta anulēšanu vai apturēšanu.
4. Ja sertifikāta turētājs nepiekrīt CAA pieņemtajam lēmumam, tad tai 28 dienu laikā ir jāiesniedz apelācija Civilās aviācijas aģentūras direktoram, kurā tiek izskaidrots iemesls, kādēļ, pēc viņa domām, pieņemtais lēmums nav pareizs..
5. Saņemot rakstisku apelācijas lūgumu, CAA direktors izveido apelācijas komisiju, kas sastāv no vismaz no diviem CAA darbiniekiem. Šī apelācijas komisija izskata abu pušu argumentus. Apelācijas komisija sastāv no CAA darbiniekiem, kuri nekādā veidā nav saistīti ar lēmuma pieņemšanu par sertifikāta aptuŗēšanu vai anulēšanu. Apelācijas komisijā ieceltajiem darbiniekiem ir jāsastāv no personām, kas CAA ieņem vadošus posteņus, lai, tādējādi, komisijas pieņemtais lēmums būtu saistošs CAA darbiniekiem.
6. Apelācijas komisijas sēdei ir jānotiek 28 dienu laikā no rakstiska apelācijas lūguma saņemšanas dienas. Atsevišķos gadījumos šī sēde, pēc iesaistīto pušu lūguma, var tikt atlikta uz vēlāku laiku, informējot par to rakstiski visas ieinteresētās puses ne mazāk kā 14 dienas iepriekš. Taču jebkurā gadījumā, apelācijas procesam ir jābūt pabeigtam 56 dienu laikā no sākotnējās vēstules par CAA nodomiem, izsūtīšanas dienas.
7. Apelācijas komisijas lēmumam ir jābūt rakstiskam un jānorāda pieņemtā lēmuma pamatojums.
8. Ja iesaistītās puses nav apmierinātas ar apelācijas komisijas lēmumu, tās to var pārsūdzēt tiesā. Sertifikāta turētājs CAA lēmumu var apstrīdēt vispirms administratīvajā tiesā un tikai tad, nepiekrišanas gadījumā, griezties citās tiesu instancēs.
9. Juridiskās un fiziskās personas ES tiesu institūcijās griežas tikai tad, ja ir izmantotas visas iespējas nacionālajā (Latvijas Republikas) līmenī.
10. CAA lēmumu, līdz laikam, kamēr attiecīgā tiesu institūcija nav lēmusi citādi, var pieņemt balstoties uz apelācijas komisijas lēmumu
11. Atbildīgais inspektors visu, ar sertifikāta apturēšanu vai anulēšanu saistīto dokumentāciju saglabā gaisa kuģa lietā.

## Lietvedība

1. Visa ar gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanu un attiecīgā gaisa kuģa lidotspējas uzturēšanu saistītā dokumentācija tiek uzglabāta gaisa kuģa lietā.
2. Gaisa kuģa lieta glabājas lidotspējas novērtēšanas nodaļā. Par gaisa kuģa lietvedību atbild gaisa kuģu reģistrācijas un lietvedības inspektors (vai nozīmētais inspektors, kurš pilda lietvedības inspektora funkcijas), kura darbību kontrolē nodaļas vadītājs.
3. Atbildīgajam inspektoram ir pienākums visu ar katru atsevišķu gaisa kuģi saistīto dokumentāciju pēc tās izvērtēšanas nodot lietvedības inspektoram.
4. Gaisa kuģa lietā tiek uzglabāta vismaz sekojoša informācija:
* visi pieteikuma iesniedzēja un sertifikāta turētāja iesniegtie dokumenti;
* dokumenti, kuri tika izmantoti atbilstības konstatēšanai saskaņā ar 21B.320(b), kopā ar veiktajām darbībām un to rezultātiem, ieskaitot visas kontrolkartes;
* visa dokumentācija, kopā ar rezultātiem, par darbībām, kas veiktas lidojumderīguma uzraudzībai saistībā ar Part M nosacījumiem, ieskaitot kontrolkartes;
* visa sarakste saistībā ar konkrēto gaisa kuģi.

5. Gaisa kuģa lieta tiek uzglabāta vismaz sešus (6) gadus pēc tam, kad gaisa kuģis ir izslēgts no nacionālā reģistra.

* + 1. **Apliecības par derīgumu lidojumiem atbilstoši nacionālajiem noteikumiem**

Šādu apliecību izsniegšanu nosaka MK noteikumi Nr. 573.. Šie noteikumi attiecas uz gaisa kuģiem, kuri neatbilst Komisijas regulas 748/2012 2.panta 3(a) apakšparagrāfa nosacījumiem un norādīti ES Parlamenta un Padomes regulas 216/2008 II pielikumā un 2(1) pantā.

**MK Noteikumi Nr. 573 “Noteikumi par gaisa kuģa atzīšanu par derīgu lidojumiem”**

**II. Apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem izsniegšana**

7. Lai saņemtu apliecību par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem, gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā attiecīgu iesniegumu (CAA veidlapa 210-2204) Dokumentam pievieno:

7.1. dokumentus, kas apliecina gaisa kuģa atbilstību šo noteikumu 4.1. un 4.2.apakšpunktā minētajām lidojumderīguma prasībām;

7.2. gaisa kuģa instrukciju lidojumu veikšanai vai tai līdzvērtīgu doku­mentu;

7.3. gaisa kuģa masu un smaguma centra izvietojumu apliecinošus doku­mentus;

7.4. pārskatu par gaisa kuģa kontroles lidojumu (jauniem gaisa kuģiem);

7.5. dokumentus, kas apliecina, ka gaisa kuģim ir veikti visi tehniskās apkopes darbi (saskaņā ar tā tehniskās ekspluatācijas dokumentāciju) un obligātās modifikācijas, kā arī ņemti vērā izgatavotāja un izgatavotāja valsts obligātie norādījumi;

7.6. dokumentus, kas apliecina, ka gaisa kuģim, tā dzinējiem, agregātiem un komponentiem ar ierobežotu darbības laiku ir pietiekams resursa atlikums.

8. Lidojumu drošības apsvērumu dēļ Civilās aviācijas aģentūra var pieprasīt šo noteikumu 7.4.apakšpunktā minēto pārskatu arī par ekspluatācijā bijušiem gaisa kuģiem.

 9. Pēc visu šo noteikumu 7.punktā minēto dokumentu saņemšanas Civilās aviācijas aģentūra veic attiecīgā gaisa kuģa apskati, kurā ietilpst vizuāla ārējā un iekšējā apskate, kā arī gaisa kuģa dokumentācijas un aprīkojuma pārbaude. Gaisa kuģa apskates gaita tiek fiksēta apskates protokolā - CAA veidlapa- 210-2-207.

 10. Ja gaisa kuģa apskates laikā tiek konstatēti trūkumi vai ja iesniegtā dokumentācija par gaisa kuģi ir nepilnīga, izdara attiecīgu ierakstu apskates protokolā un informē gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu.

 11. Ja sešu mēnešu laikā gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants novērš apskates protokolā minētos trūkumus un iesniedz visus nepieciešamos dokumentus, atkārtota gaisa kuģa apskate netiek veikta.

 12. Ja gaisa kuģa apskates laikā konstatē, ka gaisa kuģis un tā dokumen­tācija atbilst lidojumderīguma prasībām, apskates protokolā ieraksta ieteikumu izsniegt apliecību par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem. Gaisa kuģa dati tiek ievadīti EXEL tabulā un EMPIC sistēmā.

 13. Civilās aviācijas aģentūra pēc šo noteikumu 12.punktā minētā apskates protokola saņemšanas izsniedz gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam standarta apliecību par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem (CAA veidlapa 210-2-201) vai speciālo apliecību par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem (CAA veidlapa 210-2-202). Abu minēto apliecību derīguma termiņš ir viens gads. Apliecības tiek ģenerētas automātiski EMPIC sistēmā, vai, gadījumos, kad EMPIC sistēma nav pieejama, tiek izmantota Q Pulse sistēmas veidlapas.

 14. Standarta apliecību par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem izsniedz gaisa kuģiem, kuriem ir apstiprināta gaisa kuģa tipa konstrukcija.

 15. Speciālo apliecību par gaisa kuģu derīgumu lidojumiem izsniedz gaisa kuģiem, kuriem ir veikta individuāla gaisa kuģa atbilstības novērtēšana.

 16. Ar gaisa kuģi, kuram ir izsniegta šo noteikumu 15.punktā minētā apliecība, lidojumus var veikt tikai Latvijas Republikas teritorijā nekomerciālos nolūkos. Civilās aviācijas aģentūra, ņemot vērā šāda gaisa kuģa konstrukciju un parametru īpatnības, var noteikt arī citus ierobežojumus.

 17. Šo noteikumu 13.punktā minētā apliecība lidojuma laikā atrodas gaisa kuģī.

**III. Apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem pagarināšana un anulēšana**

18. Lai pagarinātu standarta apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidoju­miem vai speciālās apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem derīguma termiņu, gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants 30 dienas pirms attiecīgās apliecī­bas derīguma termiņa beigām iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā attiecīgu iesniegumu (CAA veidlapa 210-2-205). Iesniegumam pievieno:

18.1. pārskatu par gaisa kuģim veiktajiem tehniskās apkopes darbiem laikposmā no apliecības izsniegšanas vai iepriekšējā derīguma termiņa pagarinā­šanas dienas;

18.2. dokumentus, kas apliecina ziņas par gaisa kuģim veiktajām modifi­kācijām un remontiem, kā arī par visiem veiktajiem darbiem, kas minēti obligātās lidotspējas uzturēšanas norādījumos;

18.3. dokumentus, kas apliecina, ka gaisa kuģim, tā komponentiem un agregātiem ar ierobežotu darbības laiku ir pietiekams resursa atlikums.

 19. Pēc šo noteikumu 18.punktā minēto dokumentu saņemšanas Civilās aviācijas aģentūra veic gaisa kuģa apskati saskaņā ar šo noteikumu 9., 10. un 11.punktu.

 20. Lai izvērtētu gaisa kuģa atbilstību lidojumderīguma prasībām, Civilās aviācijas aģentūra var pieprasīt veikt gaisa kuģa kontroles lidojumu.

 21. Ar gaisa kuģiem, kuriem izsniegta speciālā apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem, šo noteikumu 20.punktā minētais kontroles lidojums veicams ne retāk kā reizi trijos gados.

 22. Ja gaisa kuģa apskates laikā konstatē, ka gaisa kuģis un tā dokumen­tācija atbilst lidojumderīguma prasībām, apskates protokolā ieraksta ieteikumu pagarināt apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem derīguma termiņu uz vienu gadu.

23. Pamatojoties uz šo noteikumu 22.punktā minēto apskates protokolu, Civilās aviācijas aģentūra pieņem lēmumu par standarta apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem vai speciālās apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem derīguma termiņa pagarināšanu uz vienu gadu. Jaunās apliecības tiek ģenerētas automātiski EMPIC sistēmā, vai, gadījumos, kad EMPIC sistēma nav pieejama, tiek izmantota Q Pulse sistēmas veidlapas.

 24. Šo noteikumu 13.punktā minētās apliecības anulē Civilās aviācijas aģentūra likuma "Par aviāciju" 19.pantā minētajos gadījumos.

**IV. Atļauja speciāla lidojuma veikšanai**

 25. Ja gaisa kuģim nav spēkā esošas šo noteikumu 13.punktā minētās apliecības vai ja tas neatbilst lidojumderīguma prasībām, Civilās aviācijas aģentūra izsniedz atļauju speciāla lidojuma veikšanai, lai:

25.1. gaisa kuģis varētu veikt lidojumu uz tā tehniskās apkopes, modifi­kācijas veikšanas, remonta vai konservācijas vietu, ja šos darbus nav iespējams veikt gaisa kuģa atrašanās vietā;

25.2. varētu veikt gaisa kuģa novērtējumu par atbilstību lidojumderīguma prasībām;

25.3. gaisa kuģi importētu vai eksportētu;

25.4. gaisa kuģi evakuētu no rajona, kurā ir ārkārtas apstākļi.

26. Lai saņemtu atļauju speciāla lidojuma veikšanai, gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants iesniedz Civilās aviācijas aģentūrā attiecīgu iesniegumu. Iesniegumā norāda:

26.1. gaisa kuģa īpašnieka vai ekspluatanta vārdu, uzvārdu (nosaukumu), personas kodu (reģistrācijas numuru) un dzīvesvietas adresi (juridisko adresi);

26.2. gaisa kuģa tipu, sērijas numuru, nacionālo zīmi un reģistrācijas zīmi;

26.3. lidojuma mērķi;

26.4. lidojuma maršrutu;

26.5. lidojuma veikšanai nepieciešamo gaisa kuģa apkalpes sastāvu;

26.6. sīku informāciju par neatbilstību lidojumderīguma prasībām;

26.7. ekspluatācijas ierobežojumus, kurus gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants uzskata par nepieciešamiem drošai lidojuma veikšanai.

27. Pieteikumu iesniedz CAA lietvedībā, pēc dokumenta reģistrācijas tas tiek nodots gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, kurš, dokumentu izvērtēšanai nozīmē atbildīgo inspektoru.

28. Atbildīgais inspektors izvērtē iesniegtos dokumentus. Ja atļauja speciāla lidojuma veikšanai tiek pieprasīta pirmreizējam lidojumam no jauna uzbŗ\uvētam gaisa kuģim, tad nepieciešams izvērtēt arī pilota un lidojumu programmas atbilstību šim mērķim.

29. Šajā gadījumā, atbildīgais inspektors rakstiski (var izmantojot e pastu vai arī nosūtot Lotus sistēmas rezolūciju) informā gaisa kuģu ekspluatācijas un personāla sertifikācijas nodaļas.

30. Saņemot šo noteikumu 26.punktā minētos dokumentus, atbildīgais inspektors tos pārbauda un, ja nepieciešams, attiecīgo gaisa kuģi.

31. No jauna būvētiem gaisa kuģiem, ja atļauja speciāla lidojuma veikšanai tiek izsniegta atbilstoši 25.2. punktam, tad, pirms šādas atļaujas izsniegšanas ir nepieciešams apliecinājums, ka ir akceptēts pilots un akceptēta (apstiprināta ) aplidojuma programma. Apliecību drīkst izsniegt tikai tad, ja ir saņemti apstiprinājumi no personāla sertifikācijas daļas un gaisa kuģu ekspluatācijas daļas.

32. Ja gaisa kuģis, ņemot vērā tā neatbilstību šo noteikumu 4.1.apakš­punktā minētajām prasībām, ir spējīgs veikt drošu lidojumu, tad Civilās aviācijas aģentūra izsniedz atļauju speciāla lidojuma veikšanai (CAA veidlapa 210-4-001) un atļaujā norāda veicamā lidojuma ierobežojumus.

33. Atbildīgais inspektors noformē Lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli par atļaujas izsniegšanu.

34. Apstiprinājuma vēstuli paraksta nodaļas vadītājs un dokumentu ievieto Lotus Notes lietvedības sistēmā.

35. Visus ar atļaujas izsniegšanu saistītos dokumentus iegrāmato gaisa kuģa lietā.

36. Ja ar gaisa kuģi, kuram Civilās aviācijas aģentūra ir izsniegusi šo noteikumu 28.punktā minēto atļauju, tiek veikts lidojums ārpus Latvijas Repub­likas teritorijas, gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants pirms lidojuma veikšanas saņem attiecīgu atļauju no to ārvalstu kompetentajām iestādēm, virs kuru teritorijas tiks veikts lidojums.

**V. Eksporta izziņa par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem**

1. Ja Civilās aviācijas aģentūra izslēdz gaisa kuģi no Latvijas Republikas Civilās aviācijas gaisa kuģu reģistra un gaisa kuģi ir paredzēts eksportēt uz citu valsti, Civilās aviācijas aģentūra pēc pieprasījuma izsniedz gaisa kuģa eksporta izziņu, kas apliecina, ka attiecīgais gaisa kuģis atbilst Latvijas Republikā spēkā esošajām lidojumderīguma prasībām un importētājas valsts lidojumderīguma prasībām, ja tādas ir.
2. Gaisa kuģa eksporta izziņu Civilās aviācijas aģentūra izsniedz pēc gaisa kuģa īpašnieka vai ekspluatanta rakstiska iesnieguma saņemšanas un šo noteikumu 9., 10. un 11.punktā minētās gaisa kuģa apskates veikšanas.
3. Pieteikumu iesniedz CAA lietvedībā, kura pēc tā reģistrācijas to nodod gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam izmantojot Doclogix sistēmu..
4. Nodaļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru, kurš veic visas nepieciešamās darbības un sagatavo dokumentus.
5. Gaisa kuģiem eksporta izziņa tiek izsniegta eksporta apliecības par derīgumu lidojumiem veidā- CAA veidlapa 210-2-208.
6. . Ja gaisa kuģa apskate ir veikta 90 dienu laikā pirms gaisa kuģa īpašnieka vai ekspluatanta rakstiska iesnieguma saņemšanas, atkārtotu gaisa kuģa apskati neveic.
7. Atbildīgais inspektors pēc visu darbību sekmīgas pabeigšanas sagatavo eksporta izziņu (Eksporta apliecību par derīgumu lidojumiem) un lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuliapstiprinājuma vēstuli par tās izsniegšanu.
8. Dokumenti tiek ievietoti Doclogix sistēmā un tos paraksta gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs.
9. Dokumenti tiek reģistrēti Doclogix sistēmā un uzglabāti gaisa kuģa lietā.
10. Gaisa kuģa eksporta izziņā norāda gaisa kuģa lidotspējas stāvokli izziņas izsniegšanas dienā.
11. Gaisa kuģa eksporta izziņa nedod tiesības ekspluatēt gaisa kuģi.

**Apliecības par derīgumu lidojumiem atzīšana par spēkā neesošu (likuma par aviāciju 19. pants)**

19.pants. Apliecības par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem atzīšana par spēkā neesošu

Latvijas Republikas teritorijā apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem nav spēkā, ja:

1) izbeidzies apliecības derīguma termiņš;

2) gaisa kuģis ir guvis bojājumu, kura dēļ tas neatbilst Latvijas Republikā piemērojamām normām, kas nosaka gaisa kuģa derīgumu lidojumiem;

3) gaisa kuģis netiek ekspluatēts vai tā tehniskā apkope (remonts) nav veikta saskaņā ar Ministru kabineta noteikto kārtību;

4) atzīts par nederīgu gaisa kuģa tipa sertifikāts, kas nosaka šā tipa gaisa kuģu derīgumu lidojumiem.

Ar Civilās aviācijas aģentūras administratīvo aktu apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem tiek atzīta par spēkā neesošu, ja:

1) Civilās aviācijas aģentūra pārbaudot gaisa kuģa derīgumu lidojumiem vai citādi konstatē, ka tas lidojumiem nav derīgs;

2) notikušas pārmaiņas īpašuma tiesībās uz gaisa kuģi;

3) apliecība nozaudēta vai kļuvusi lietošanai nederīga.

Šā panta otrās daļas 1.punktā paredzētajā gadījumā apliecību atzīst par spēkā neesošu līdz brīdim, kad saskaņā ar šā likuma 16.panta noteikumiem gaisa kuģis tiek atzīts par lidojumiem derīgu.

Apliecība par gaisa kuģa derīgumu lidojumiem, kura ar Civilās aviācijas aģentūras administratīvo aktu atzīta par spēkā neesošu, jānodod Civilās aviācijas aģentūrai.

**3.5.3. Lidojumu atļaujas**

**Lidojumu atļaujas** tiek izsniegti gaisa kuģiem gadījumos, kad tiem izsniegtais lidojumderīguma sertifikāts īslaicīgi ir zaudējis spēku, piemēram, bojājumu rezultātā, kā arī gadījumos, kad lidotspējas sertifikāts nevar tikt izsniegts, jo gaisa kuģis neatbilst pamatprasībām, jeb arī tā atbilsība pamatprasībām vēl nav pierādīta, bet, ievērojot zināmus nosacījumus, gaisa kuģis ir spējīgs droši veikt lidojumu.

Lidojumu atļaujas tiek izsniegtas šādos gadījumos:

1. Izstrādes nolūkā.

2. Lai pierādītu atbilstību noteikumiem vai sertifikācijas specifikācijām.

3. Lai apmācītu projektēšanas organizāciju vai ražošanas organizāciju apkalpi.

4. Lai veiktu jaunizstrādāta gaisa kuģa ražošanas izmēģinājuma lidojumu.

5. Lai veiktu ražošanā esoša gaisa kuģa pārlidojumus starp ražošanas objektiem.

6. Lai, demonstrējot gaisa kuģi lidojumā, nodotu to pasūtītājam.

7. Lai gaisa kuģi piegādātu vai eksportētu.

8. Lai, demonstrējot gaisa kuģi lidojumā kompetentajai iestādei, apstiprināšanas nolūkā.

9. Lai veiktu tirgus izpēti, ieskaitot pasūtītāja apkalpes apmācību.

10. Lai piedalītos izstādēs un gaisa parādēs.

11. Lai lidotu uz vietu, kur veic tehnisko apkopi vai lidojumderīguma pārbaudi, vai glabāšanas vietu.

12. Lai lidotu ar svaru, kas pārsniedz gaisa kuģa maksimālo sertificēto pacelšanās svaru lidojumam ārpus parastā lidojuma rādiusa pāri ūdenim vai zemes teritorijai, kur nav pieejamas pietiekamas nosēšanās iespējas vai atbilstoša degviela.

13. Lai pārsniegtu rekordus, piedalītos gaisa sacīkstēs vai līdzīgās sacensībās.

14. Lai lidotu ar gaisa kuģi, kas atbilst spēkā esošām lidojumderīguma prasībām, pirms atzīta tā atbilstība vides prasībām.

15. Lai veiktu nekomerciālus lidojumus ar individuāliem, nesarežģītiem gaisa kuģiem vai gaisa kuģu tipiem, kam lidojumderīguma sertifikāi vai ierobežoti lidojumderīguma sertifikāti nevar tikt izsniegti.

**3.5.3.1 Lidojumu atļaujas izsniegšana**

3.5.3.1.1. Lai saņemtu lidojuma atļauju, pieteicējs iesniedz CAA sekretariātā pieteikumu- EASA Form 21. Katrs pieteikums šādas atļaujas saņemšanai ietver sevī sekojošu informāciju :

 - lidojuma mērķi, atbilstoši 21A.701 nosacījumiem ;

 - informāciju par to, kādā veidā gaisa kuģis neatbilst lidojumderīguma prasībām ;

 - lidojumu nosacījumus, kuri apstiprināti atbilstoši 21A.710 nosacījumiem (EASA Form 18A vai 18B, 9. sadaļā).

 Ja lidojuma nosacījumi pieteikuma iesniegšanas brīdī vēn nav apstiprināti, tad jānorāda atsauce uz pieteikumu lidojuma nosacījumu apstiprinājumam.

3.5.3.1.2. CAA lietvede/ administratore saņemto pieteikumu iereģistrē Doclogix sistēmā un nodod Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, kurš nozīmē atbildīgo inspektoru, kurš veiks iesniegto dokumentu izvērtēšanu.

3.5.3.1.3. Atbldīgais inspektors pēc dokumentu saņemšanas izvērtē iesniegtos dokumentus. Pieteikuma izvērtēšanai tiek izmantota ‘Lidošanas atļaujas izsniegšanas izvērtēšanas kontrolkarte- CAA veidlapa 210-4-003. Šī kontrolkarte ietver sevī visas nepieciešamās darbības, izvērtēšanas elementus un procedūru. Aizpildot kontrolkarti tajā jānorāda arī pamatojums, kas liecina par atbilstību vai neatbilstību. Neatbilstības, kā arī to novēršanas apliecinājums jānorāda kontrolkartē.

Izvērtēti tiek sekojoši aspekti :

- Pieteicēja atbilstība, pieteicējs var būt jebkura fiziska vai juridiska persona kura ir atbildīga par to, ka tiek ievēroti visi ar lidojumu atļauju saistītie ierobežojumi un nosacījumi un kurš ir spējīgs šo atbildību realizēt. Tam nav obligāti jābūt gaisa kuģa īpašniekam. Tā var būt organizācija, kura nodarbojas ar projektēšanu, modificēšanu, tehnisko apkopi, kā arī ekspluatants. Ja lidojumu atļauja tiek prasīta atbilstoši 21A.701(a)(15), tad pietecējam obligāti jābūt gaisa kuģa īpašniekam;

 - Pieteikuma atbilstība. Jāizvērtē vai pietekums tik tiešām atbilst lidojuma atļaujas izsniegšanai. LV CAA lidojuma atļauju izsniedz tikai LR reģistrētajiem gaisa kuģiem ;

- Iesniegtie dokumenti. Jābūt aizpildītām visām EASA Form 21 sadaļām, kā arī jāizvērtē vai ir iesniegta nepieciešamā informācija, kā arī pierādījumi, ka var droši tikt veikts lidojums (piem. Informācija no projektētāja, izgatavotāja, atskaites par veiktajiem tehniskās apkopes darbiem u.c.) ;

- Tiek veikta gaisa kuģa apskati. Apskates gaitā pārliecinās, ka gaisa kuģis tik tiešām ir spējīgs veikt drošu lidojumu un, ka ir veikti tam nepieciešamie priekšdarbi. Gadījumos, kad fiziski ir neiespējams veikt tā apskati (bojājums citā atrašanās vietā un ekspluatācijas nosacījumi pieprasa nekavējošas darbības), apskate var tikt aizstātaar papildus pieteicēja informāciju ;

- Tiek izvērtēti lidojuma nosacījumi, kuri apstiprināti atbilstoši 21A.710 nosacījumiem. Ja lidojuma nosacījumi ir saistīti ar projekta drošību, tad lidojumu nosacījumus apstiprina EASA vai attiecīgi apstiprināta projektēšanas organizācija. Ja lidojuma nosacījumi nav saistīti ar projekta drošību, tad tos apstiprina LV CAA. Jāpārliecinās, ka ir pienācīgi aizpildīta EASA Form 18B.

3.5.3.1.4. Kad inspektors ir pārliecinājies, ka visi dokumenti ir atbilstoši noformēti un viņš ir veicis visas augšminētās darbības, viņš noformē apstiprinājuma vēstuli par lidojuma atļaujas izsniegšanu, kas satur informāciju par veiktajām darbībām un rekomendāciju par lidojumu atļaujas izsniegšanu, kā ari aizpilda lidojumu atļauju- EASA Form 20a. Lidojuma atļaujai tiek piešķirts kārtas numurs, kurš sastāv no PtF LV xxxx (gads)/ xx (kārtas Nr.). Ja inspektors konstatē, ka nav pamata izsniegt lidojuma atļauju vai iesniegtie dokumenti ir nepilnīgi, tad inspektors par to rakstiski informē pieteicēju, norādot iemeslus. Lidojuma atļauja tiek izsniegta uz laiku, kas nepārsniedz 12 mēnešus.

3.5.3.1.5. Noformējot lidošanas atļauju, EASA Form 20a, tās 6. blokā ir jānorāda atsauce uz lidojumu nosacījumu apstiprinājumu. Ja lidojumu nosacījumus apstiprina EASA vai CAA, tad norādāma apstiprinājuma atsauce, kas norādīta EASA Form 18B 13. blokā. Ja lidošanas nosacījumus apstiprina apstiprināta organizācija, tad izmanto 2. Blokā norādīto atsauci vai arī, ja tas norādīts 10. blokā, tad atsauci uz šo apstiprinājumu. Izmantojot jebkuru no iespējām, lidošanas atļaujai jāsatur skaidra atsauce uz lidošanas nosacījumiem, lai varētu noteikt, ka konkrētie lidošanas nosacījumi ir saistīti ar atļaujuu.

3.5.3.1.6. Sagatavoto apstiprinājuma vēstuli ar rekomendāciju, aizpildītu izvērtēšanas kontrolkarti (CAA veidlapu 210-4-003) un EASA Form 20a, atbildīgais inspektors ievada Doclogix sistēmā un iesniedz gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam.

3.5.3.1.7. Lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs izskata iesniegtos dokumentus un, ja tie aizpildīti pienācīgi paraksta apstiprinājuma vēstuli par lidojumu atļaujas izsniegšanu un lidojumu atļauju (EASA Form 20a un nodod tos CAA lietvedībā reģistrācijai. Ja dokumenti nav pienācīgi aizpildīti, nodod tos atpakaļ atbildīgajam inspektoram pārstrādāšanai (pēc pārstrādāšanas minētā darbība tiek atkārtota).

3.5.3.1.8. CAA lietvede/ administratore iereģistrētos dokumentus nodod pieteikuma iesniedzējam un kopiju atbildīgajam inspektoram.

3.5.3.1.9. Atbildīgais inspektors izsniegto lidojuma atļauju iereģistrē lidojumu atļauju izsniegšanas žurnālā un dokumentus ievieto attiecīgā gaisa kuģa lietā.

**3.5.3.2. Lidojumu nosacījumu apstiprināšana**

Civilās aviācijas aģentūra lidojumu nosacījumus apstiprina tikai tajos gadījumos, kad tasnav saistīts ar projekta drošību. Pieteikumus lidojumu nosacījumu apstiprināšanai pieņem tikai attiecībā uz LR reģistrētiem gaisa kuģiem.

LV CAA Lidojumu nosacījumus apstiprina sekojošos gadījumos:

* ražošanas lidojumu testi, lai noteiktu atbilstību apstiprinātiem standartiem;
* gaisa kuģa, kura projekts ir apstiprināts, piegādei vai eksportam;
* lai noteiktu gaisa kuģa atbilstību iepriekš apstiprinātam standartam, lidotspējas apliecības izsniegšanai (atkārtotai izsniegšanai).

Kā tipiski piemēri varētu būt 21A.701(4), (6), (7) un (8).

Visos citos gadījumos lidojumu nosacījumus apstiprina EASA vai attiecīgi apstiprinātas projektēšanas organizācijas.

Pie lidojumu nosacījumiem pieder:

a) gaisa kuģa konfigurācija(-as), kam pieteikuma iesniedzējs lūdz lidošanas atļauju;

b) visi nosacījumi un ierobežojumi, kas vajadzīgi drošai gaisa kuģa ekspluatācijai, tostarp:

1. nosacījumi vai ierobežojumi, kas attiecas uz lidojumam(-iem) vajadzīgajiem maršrutiem vai gaisa telpu, vai abiem;

2. nosacījumi un ierobežojumi, kas attiecas uz apkalpi, kura lidos ar gaisa kuģi;

3. ierobežojumi, kas attiecas uz tādu personu pārvadāšanu, kuras nepieder pie apkalpes;

4. ekspluatācijas ierobežojumi, konkrētas procedūras vai tehniskie nosacījumi, kas jāievēro;

5. konkrētas lidojumu izmēģinājumu programmas (attiecīgos gadījumos);

6. konkrēti lidojumderīguma nepārtrauktības pasākumi un to īstenošanas kārtība, ieskaitot tehniskās apkopes noteikumus;

c) pamatojums, ka gaisa kuģis spēj veikt drošu lidojumu saskaņā ar b) apakšpunktā minētajiem nosacījumiem un ierobežojumiem;

d) gaisa kuģu konfigurāciju kontroles metode, lai ievērotu noteiktos nosacījumus.

3.5.3.2.1. Lai saņemtu lidojumu nosacījumu apstiprinājumu pretendents iesniedz CAA sekretariātā aizpildītu pieteikuma apstiprinājuma veidlapu- EASA Form 18A vai 18B.

Pieteikums satur informāciju par paredzētajiem lidojuma apstākļiem un dokumentāciju, kas apliecina šos apstākļus, kā arī iesniedzēja deklarāciju par to, ka gaisa kuģis ir spējīgs veikt drošu lidojumu, ievērojot nosacījumus, kas minēti 21A.708(b) apakšpunktā.

3.5.3.2.2. CAA lietvede/ administratore saņemto pieteikumu nodod lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, izmantojot Doclogix sistēmu..

3.5.3.2.3. Gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru.

3.5.3.2.4. Atbildīgais inspektors izvērtē saņemtā pieteikuma saturu, lai pārliecinātos, ka pieteikums lidojuma nosacījumiem nav saistīts ar projekta drošību. Pretējā gadījumā informē iesniedzēju, ka šāda darbība nav CAA kompetencē un jāgriežas EASA vai apstiprinātā projektēšanas organizācijā.

3.5.3.2.5. Atbildīgais inspektors izvērtē iesniegtos dokumentus. Pārliecinās, ka informācija ir pinīga. Nepieciešams izvērtēt informāciju, ko satur EASA Form 18b, gan jāpārliecinās, ka papildus dokumentācija ir pietiekoša. Nepieciešamības gadījumā pieprasa no iesniedzēja papildus datus.

3.5.3.2.6. Lidojumu nosacījumu apstiprināšanas izvērtēšanai tiek izmantota kontrolkarte- CAA veidlapa 210-4-004, kas ietver sevī nepieciešamās darbības un procedūru. Atzīmējot atbilstību vai neatbilstību, pēdējā ailē ir jānorāda šāda lēmuma pieņemšanas pamatojums (atsauce uz dokumentu, tā punktu un tamlīdzīgi). Kontrolkartē tiek norādītas arī konstatētās neatbilstības.

3.5.3.2.7. Par neatbilstībām rakstiski informē pieteicēju un pieprasa veikt nepieciešamās darbības.

3.5.3.2.8. Kad inspektors ir pārliecinājies, ka informācija ir pietiekama, lai pārliecinātos, ka gaisa kuģis var veikt drošu lidojumu, tas inspektors aizpilda EASA Form 37 deklarāciju par atbilstību un to paraksta. Papildus tam sagatavo apstiprinājuma vēstules par lidojumu nosacījumu apstiprināšanu projektu. Apstiprinājuma vēstulei pievieno aizpildītu kontrolkarti 210-4-004. Visu informāciju ievada Doclogix sistēmā. Apstiprinājuma atsauce tiek identificēta norādot apstiprinājuma vēstulesapstiprinājuma vēstules numuru, ar kuru tiek apstiprināti lidojuma nosacījumi, EASA Form 18B 13. blokā. Šīs veidlapas 2. blokā (apstiprinājuma Nr.) norāda to reģistrācijas numuru, ko tam piešķīrusi CAA lietvedība saņemot iesniegumu (EASA Form 18B).

3.5.3.2.9. Aizpildīto EASA Form 18b un apstiprinājuma vēstules projektu atbildīgais inspektors ievieto Doclogix sistēmā un nodod gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, kurš paraksta apstiprinājuma vēstuli un apstiprinājuma formu (EASA Form 18b).

3.5.3.2.10. Sagatavotā dokumentācija tiek nodota CAA lietvedībā, kur tā tiek reģistrēta. CAA lietvedība apstiprinājuma vēstuli un aizpildīto EASA Form 18b nosūta pieteicējam. Kad dokumentam ir piešķirts kārtas numurs, to ievada EASA Form 18B 13. Blokā un norāda datumu. Šo dokumentu kopijas, kā arī visa pārējā informācija tiek nodota atbildīgajam inspektoram.

3.5.3.2.11. Atbildīgais inspektors iereģistrē lidojumu nosacījumus lidojumu atļauju izsniegšanas žurnālā. Visi materiāli par lidojumu nosacījumu apstiprināšanu glabājas atsevišķā mapē.

**3.5.3.3. Lidojuma atļaujas atsaukšana**

Ja ir kādi pierādījumi, ka lidojuma atļaujas turētājs neievēro 21A.723(a) noteiktos nosacījumus (ieskaitot 21A.711(d)), civilās aviācijas aģentūra atsauc izsniegto lidojumu atļauju un tās turētājam tā jānodod CAA.

3.5.3.3.1. Ja CAA ir konstatējusi, ka netiek ievēroti 21A.723(a) nosacījumus, tad Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs informē par to Lidotspējas daļas vadītāju.

3.5.3.3.2. Lidotspējas daļas vadītājs kopā ar lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītāju izvērtē situāciju. Nepieciešamības gadījumā no atļaujas turētāja tiek pieprasīta papildus infprmācija.

3.5.3.3.3. Ja šīs izvērtēšanas gaitā ir konstatēts, ka tik tiešām netiek ievēroti 21A.723(a) nosacījumi, tad Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs sagatavo CAA direktoram adresēta dienesta ziņojuma projektu un CAA administratīvo aktu par lidojuma atļaujas atsaukšanu un ievada tos Doclogix sistēmā un nodod dokumentus CAA lietvedībā. Administratīvais akts satur informāciju par to atsaukšanas iemesliem, un, ka pretendentam ir tiesības apstrīdēt šo lēmumu augstākstāvošajās institūcijās vai tiesā.

3.5.3.3.4. Sastādot administratīvo aktu ir jāizvērtē vai lēmums par lidošanas atļaujas atsaukšanu potenciāli neietekmē citās ES dalībvalstīs esošas iestādes, organizācijas vai personas. Šī izvērtējuma rezultāti tiek iekļauti administratīvajā aktā.

3.5.3.3.5. Ja konstatēts, ka lidošanas atļaujas atsaukšana var potenciāli radīt ietekmi uz citām dalībvalstīm, tad jāievēro šīs rokasgrāmatas 1.8. sadaļas procedūra par informācijas apmaiņu.

3.5.3.3.6. CAA direktors paraksta administratīvo aktu par lidojuma atļaujas atsaukšanu.

3.5.3.3.7. CAA lietvede/ administratore piereģistrē rīkojumu un nosūta to atsauktās lidojuma atļaujas turētājam. Dokumentu kopijas tiek nodotas Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam.

3.5.3.3.8. Dokumenti tiek uzglabāti tā gaisa kuģa lietā, uz kuru attiecās atsauktā atļauja.

**3.5.3.4. Lietvedība**

CAA uzglabā sekojošus dokumentus par visām izsniegtajām lidojumu atļaujām, to atsaukšanu un apstiprinātiem lidojumu nosacījumie.

Tiek uzglabāti sekojoši dokumenti :

1. dokumenti, ko iesniedzis pieteikuma iesniedzējs,

2. dokumentus, kas sastādīti, veicot novērtēšanu, un kuros konstatētas saistībā ar 21B.520. punkta b) apakšpunktā definētajiem elementiem veiktās darbības un to gala rezultāti,

3. lidošanas atļaujas kopiju.

Uzskaites dokumentus glabā vismaz sešus gadus pēc atļaujas derīguma termiņa beigām.

Par lietvedības dokumentācijas uzglabāšanu atbild Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs.

Dokumenti saistībā ar lidojumu atļauju izsniegšanu un atsaukšanu glabājas attiecīgā gaisa kuģa lietā, dokumenti par lidojumu nosacījumu apstiprināšanu, ko veic CAA glabājas atsevišķā mapē.

Papildus tam lidojumu atļaujas un lidojumu nosacījumi tiek reģistrēti speciālā žurnālā.

Brīva lappuse

**3.5.4. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāti**

**3.5.4.1. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu izsniegšana pamatojoties uz lidotspējas uzturēšanas organizāciju rekomendāciju**

Valsts aģentūra „Civilās Aviācijas aģentūra“ (CAA) lidojumderīguma pārbaudes sertifikātus balstoties uz lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju rekomendācijām izsniedz gadījumos, kad gaisa kuģis neatrodas kontrolētā vidē vai arī ar to lidotspējas uzturēšanu nodarbojas organizācija, kurai nav tiesību veikt lidotspējas pārskatu.

1. Šajā gadījumā gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants iesniedz CAA sekretariātā pieteikumu par lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanu, pievienojot tam rekomendāciju, kas izsniegta atbilstoši M.A,710 un M.A.901 punktu nosacījumiem.
2. Pēc reģistrācijas CAA lietvedībā Doclogix sistēmā, dokumentus nodod lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, kurš, saņemot šo dokumentu paketi, nozīmē inspektoru šo dokumentu izvērtēšanai. Dokumentu izvērtēšanai var tikt nozīmēts tikai inspektors, kura kvalifikācija atbilst lidojumderīguma pārbaudes veikšanai un kam CAA ir piešķīrusi šādas tiesības.
3. Atbildīgajam inspektoram jāpārliecinās, ka rekomendācijā iekļautais atbilstības apliecinājums pierāda, ka ir veikts pilns lidotspējas pārskats atbilstoši M.A.710 punkta nosacījumiem. Inspektoras pārliecinās, ka rekomendācija satur visu informāciju, kā norādīts AMC M.A.901(d). Pieteikuma izvērtēšanai tiek izmantota kontrolkarte, CAA veidlapa 210-5-104. Neskaidrību gadījumā inspektors pieprasa papildus paskaidrojumus no ekspluatanta. Pārbaudes gaitā konstatētās neatbilstības tiek ierakstītas izvērtēšanas kontrolkartē un par tā rakstiski informē pieteicēju, pieprasot nepieciešamo papildus informāciju..
4. Ja gaisa kuģis ir importēts no valsts, kas neatrodas ES, tad rekomendācijai par lidojumderīguma sertifikāta un lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanu jāsatur visa informācija, kas norādīta AMC M.A.904(b).
5. Ja pārbaudes gaitā ir atklātas neatbilstības, tad inspektors rakstiski un mutiski informē ekspluatantu par nepieciešamību neatbilstību novērt pirms nākošā lidojuma.
6. Dažos gadījumos atbildīgais inspektors var izlemt, ka nepieciešams papildus veikt gaisa kuģa fizisko inspekciju vai pilnu vai daļēju lidotspējas pārskatu, izmantojot CAA personālu. Šajā gadījumā par to nepieciešams rakstiski informēt to Part M Subpart G lidotspējas uzturēšanas vadības organizāciju, kas izdevusi rekomendāciju, lai tā varētu sagatavoties atbilstoši M.A.901(f) nosacījumiem. Šajā gadījumā pārbaudi veic atbilstoši apstiprināts CAA lidojumderīguma pārbaudes personāls atbilstošo M.B.902 nosacījumiem.
7. Kad atbildīgais inspektors ir pārliecinājies, ka visas nepieciešamās darbības ekspluatants ir veicis un ir novērstas neatbilstības, tad inspektors izvērtējuma rezultātus atspoguļo minētajā veidlapā, sagatavo lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu EASA 15a veidlapu. Dati tiek ievadīti EMPIC sistēmā, kas automātiski generā lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu. Gadījumos, kas EMPIC sistēma nav pieejama, tiek izmantota Q-Pulse sistēmā esošā veidlapa, un sastāda apstiprinājuma vēstuli, kas satur informāciju, ka inspektors ir izvērtējis iesniegtos dokumentus un konstatējis atbilstību Part M un it īpaši tās Subpart I nosacījumiem. Apstiprinājuma vēstuli reģistrē Doclogix sistēmā un to paraksta inspektors, kas veica pārbaudi. Apstiprinājuma vēstules kopija ar tai pievienoto aizpildīto kontrolkarti- CAA veidlapu 210-5-104 tiek uzglabāta gaisa kuģa lietā.
8. Sagatavotos dokumentus inspektors nodod reģistrācijai CAA lietvedībā izmantojot Doclogix sistēmu. Apstiprinājuma vēstule ar tai pievienoto lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu nosūta ekspluatantam.
9. Visa informācija par lidojumderīguma pārbaudi un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu glabājas attiecīgā gaisa kuģa lietā. Par šo lietvedību atbild inspektors, kurš ir atbildīgs par konkrēto gaisa kuģi.

3.5.4.2. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu reģistrācija.

 Visi lidojumderīguma pārbaudes sertifikāti, gan tie, kurus idevusi CAA tieši, gan tie, ko izdevušas attiecīgās organizācijas tiek reģistrēti speciālā žurnālā un/ vai datorizētā sistēmā, ieskaitot EMPIC sistēmu. Šajā žurnālā tiek atspoguļota informācija par gaisa kuģi, tā ekspluatantu, organizāciju, kas veic lidotspējas uzturēšanu, organizāciju, kas veikusi lidotspējas pārskatu, lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanas datumu un t’derīguma termiņu. Par šīs informācijas uzturēšanu ir atbildīgs gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs. Katra atbildīgā inspektora pienākums ir nodrošināt datu ievadīšanu žurnālā un/vai datorizētā sistēmā.

**3.5.4.3. Lidojumderīguma pārbaudes veikšana Civilās aviācijas aģentūrā**

1. Civilās aviācijas aģentūra lidojumderīguma pārbaudi veic sekojošos gadījumos:
* ja radušās šaubas par lidotspējas uzturēšanas organizācijas veikto lidojumderīguma pārbaudi, kas rada bažas, ka tiek apdraudēta lidojumu drošība ( M.A.901(h));
* gaisa kuģiem, kas nav iesaistīti komerciālajā gaisa transportā un kuru lidotspējas uzturēšanu veic organizācija, kas atrodas trešajā valstī (M.A.901(i)(1));
* visiem baloniem un gaisa kuģiem ar maksimālo sertificēto pacelšanās masu 2730 kg un mazāk, ja to lūdz gaisa kuģa īpašnieks vai operators.
1. Ja rodas šaubas par veikto lidojumderīguma pārbaudi, kas var radīt apdraudējumu gaisa kuģim, tad lēmumu par šādas pārbaudes veikšanu pieņem lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs. Informācija iespējama no jebkādiem avotiem (SAFA inspekcijas, ACAM inspekcijas, klientu un industrijas ziņojumi u.c.). Nodaļas vadītājs tos izvērtē un nosaka nepieciešamību pārbaudes veikšanai.
2. Lidojumderīguma pārbaude pārējos gadījumos notiek uz gaisa kuģa īpašnieka iesnieguma pamata.
3. Lidojumderīguma pārbaude var tikt veikta 90 dienas pirms lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta darbības beigām, nezaudējot tā darbības pēctecību, t.i. jaunais derīguma termiņš tiek noteikts ņemot vērā iepriekšējā sertifikāta darbības termiņu.
4. Šajā nolūkā īpašnieks/ ekspluatants iesniedz CAA sekretariātā brīvas formas pieteikumus, kuram pievieno vismaz sekojošu informāciju:
	1. Datus par gaisa kuģa tipa sertifikāciju (TC kopiju);
	2. Datus par gaisa kuģim veiktajām modifikācijām un remontiem;
	3. Datus par gaisa kuģa un galveno agregātu nostrādāto laiku un cikliem ;
	4. Informāciju par komponentiem ar ierobežotu darbības laiku ;
	5. Lidotspējas direktīvu izpildes statusu ;
	6. Informāciju par gaisa kuģa tehnisko apkopi laika periodā pēc iepriekšējā lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanas (kadi darbi veikt un kas tos veicis, ieskaitt pilota īpašnieka veiktos darbus) ;
	7. Informāciju par organizāciju vai personu, kas veic lidotspējas uzturēšanu (CAMO Nr. Licences Nr., īpašnieks, kspluatanta apliecības turētājs u.c.).
5. Visai šai informācijai jāsatur īpašnieka/ ekspluatanta paziņojums par datu patiesību.
6. Saņemot šādu pieteikumu CAA lietvedība to ievada Doclogix sistēmā un adresē lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam, kurš savukārt lidojumderīguma pārbaudes veikšanai nozīmē inspektoru.
7. Drīkst nozīmēt tikai tādu inspektoru, kurš ir akreditēts lidojumderīguma pārbaudes veikšanai un atbilst M.B.902(b) punkta prasībām (Lidotspējas rokasgrāmatas 1.4.2.6.1. punkts).
8. Pirms lidojumderīguma pārbaudes veikšanas atbildīgais inspektors sazinās ar gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu, lai precizētu pārbaudes laiku un vietu. Gaisa kuģā īpašnieks nodrošina CAA inspektoru ar nepieciešamām telpām, dokumentāciju un piekļuvi gaisa kuģim.
9. Lidojumderīguma pārbaude tiek veikta atbilstoši M.A.710 punkta prasībām, nemot vērā AMC.M.A.710(c ) un AMC.M.A.(b) un (c ) nosacījumus.
10. Lidojumderīguma pārbaude sastāv no gaisa kuģa dokumentācijas pārbaudes un gaisa kuģa fiziskas inspekcijas.
11. Veicot gaisa kuģa fizisko inspekciju īpašnieks vai ekspluatants nodrošina, ka ir pieejams Part 66 sertificēts tehniskās apkopes speciālists, lai veiktu nepieciešamos testus un atvēru/ aizvērtu paneļus.
12. Veicot gaisa kuģu dokumentācijas pārbaudi, inspektoram stingri jāvadās pēc tiem nosacījumiem, kas minēti M.A.710(a) apakšpunktā un attiecīgajā AMC M.A.710(a).
13. Veicot gaisa kuģa fizisko apskati, jāpārliecinās, ka tiek ievēroti M.A.710(c) nosacījumi.
14. Pieteikuma izvērtēšana, dokumentācijas pārbaude un gaisa kuģa inspekcija tiek veikta izmantojot lidojumderīguma pārbaudes protokolu- CAA veidlapu 210-5-103.
15. Gaisa kuģu dokumentācijas un fiziskās inspekcijas rezultāti un atklātās neatbilstības tiek atspoguļotas lidojumderīguma pārbaudes protokolā. Pārbaudes atskaites satur arī atbilstības paziņojumus, ka gaisa kuģim ir veikta inspekcija un konstatēts, ka tas atbilst Part M prasībām.
16. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu drīkst izsniegt tikai tad, kad novērstas visas pārbaudes laikā konstatētās neatbilstības.
17. Kad visas neatbilstības ir novērstas, tad inspektors paraksta rekomendācijas paziņojumu pārbaudes atskaitē, sagatavo un paraksta apstiprinājuma vēstuli un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu EASA Form 15a. Minētajiem dokumentiem pievieno aizpildītu pārbaudes protokolu (210-5-103).
18. Apstiprinājuma vēstule tiek reģistrēta Doclogix lietvedības sistēmā un kopā ar lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta kopiju, tiek iegrāmatots attiecīgā gaisa kuģa lietā.
19. Gaisa kuģu reģistra datu bāzē tiek atjaunota informācija par lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu.
20. Gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam tiek izsniegts lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta oriģināls un apstiprinājuma vēstule.
21. Ja lidojumderīguma pārbaude tiek veikta gaisa kuģiem, kuru tehniskās apkopes programma ir izstrādāta atbulstoši M.A.302(h) apakšpunktam (ELA 1 gaisa kuģiem, kas netiek izmantoti komerciālos pārvadājumos), tad, kopā ar lidojumderīguma pārbaudi ir jāveic gaisa kuģa tehniskās apkopes programmas pārskats, lai pārliecinātos par tās efektivitāti M.A.710(ga).
* Veicot gadskārtējo tehniskās apkopes programmas pārskatu, jāņem vērā sekojoši aspekti :
* Gada laikā veikto tehniskās apkopes darbu rezultāti, kas var liecināt par programmas neefektivitāti ;
* Veiktās lidojumderīguma pārbaudes rezultāti, kas var liecināt par programmas neefektivitāti ;
* Revīzijas, kas ieviestas dokumentos, kas veido tehniskās apkopes programmas pamatu, kā M.A.302(l) Minimālā inspekciju programa, projekta apstiprinājuma turētāja dati ;
* Obligātos nosacījumus, lai atbilstu Part 21, tādus kā : lidotspējas direktīvas, lidojumderīguma ierobežojumus, tehniskās apkopes sertifikācijas prasības (CMR) un tipa sertifikātu parametru sarakstā iekļautos datus.
* Izvērtējot rezultātus, īpaša vērība jāpiegriež tam, vai tehniskās apkopes programma varēja novērst šādus defektus.
* Ja konstatētas nepilnības tehniskās apkopes programmā, tad lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu neizsniedz, kamēr nav novērstas nepilnības. Par nepilnībām rakstiski informē gaisa kuģa īpašnieku.

**3.5.4.3.1. Lidojumderīguma pārbaude CAA inspektora uzraudzībā.**

1. Lai lidojumderīguma pārbaudes personāls varētu tikt apstiprināts atbilstoši M.A.707(b) prasībām, ir jāveic lidojumderīguma pārbaude CAA inspektora uzraudzībā. Lidojumderīguma pārbaudes CAA inspektora uzraudzībā, mērķis ir pārliecināties par pretendenta spējām veikt šo pārbaudi.
2. Lidojumderīguma pārbaudi veic tie lidotspējas daļas darbinieki, kuri ir akreditēti lidojumderīguma pārbaudes veikšanai. Šo darbību koordinē Gaisa kuģu lidojumderīguma novērtēšanas nodaļa, personģi- tās vadītājs.
3. Ja pretendents vēlas veikt lidojumderīguma pārbaudi CAA inspektora uzraudzībā, tam, vai organizācijai, kas to vēlas, CAA lietvedībā jāiesniedz pieteikums, kurā norāda gan personu, gan gaisa kuģi, kā arī paredzamo pārbaudes veikšanas datumu un vietu. Pieteikumā arī jābūt norādītai kontaktinformācijai, ja tā nav iepriekš zināma CAA.
4. CAA lietvedība, pēc dokumentareģistrācijas to nodot Lidojumderīguma uzraudzības nodaļas vadītājam, kurš nozīmē inspektoru, kura uzraudzībā tiks veikta lidojumderīguma pārbaude.
5. Atbildīgais CAA inspektors sazinās ar pieteikuma iesniedzēju, lai precizētu pārbaudes detaļas.
6. Lidojumderīguma pārbaudi veic pieteikuma iesniedzējs (vai tā norādītā persona). CAA inspektors pārliecinās kā pretendents veic pārbaudi.
7. Ja pārbaudes gaitā ir konstatēts, ka pretendentsapmierinoši veic pārbaudi, tad, noformējot dokumentus, zem pretendenta paraksta attiecīgi rekomendācijā, atskaitē par dokumentu pārbaudi un atskaitē par fizisko gaisa kuģa inspekciju, CAA inspektors izdara atzīmi «  Lidojumderīguma pārbaude veikta CAA uzraudzībā’, norāda savu vārdu, uzvārdu un datumu, kā arī paraksta šos dokumentus. Šie dokumenti kalpo par pamatu pretendenta apstiprināšanai par lidojumderīguma pārbaudes personālu.
8. Ja pārbaudes laikā pretendents nevar demonstrēt savu spēju pienācīgi veikt pārbaudi, tad inspektors rakstiski informē pretendentu, ka pārbaude uzraudzībā nav sekmīgi veikta norādot iemeslus. Šajā gadījumā jāveic atkārtota pārbaude CAA uzraudzībā.

**3.5.4.4. Lidojumderīguma pārbaude gaisa kuģiem kas tiek importēti Eiropas Savienībā**

1. Importētiem gaisa kuģiem CAA var veikt lidojumderīguma pārbaudi gadījumos, kad nav pieejamas Part M Subpart G organizācijas attiecīgajam gaisa kuģa tipam.
2. Sajā gadījumā gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam jāiesniedz pieteikums CAA vismaz 30 dienas iepriekš.
3. Pieteikums satur sekojošu informāciju :
	1. Datus par gaisa kuģa tipa sertifikāciju (TC kopiju) un paziņojumu par tā atbilstību EASA apstiprinātam tipa sertifikātam;
	2. Datus par gaisa kuģim veiktajām modifikācijām un remontiem un to atbilstību Part 21 prasībām;
	3. Informāciju no iepriekšējās gaisa kuģa reģistrācijas valsts par tā lidotspējas statusu (eksporta sertifikāts vai ekvivalents dokuments, ne vēlāk kā 30 dienas pirms pieteikuma iesniegšanas izsniegtā (pagarinātā) apliecība par derīgumu lidojumiem ;
	4. Datus par gaisa kuģa un galveno agregātu nostrādāto laiku un cikliem ;
	5. Informāciju par komponentiem ar ierobežotu darbības laiku ;
	6. Lidotspējas direktīvu izpildes statusu (ieskaitot EASA direktīvas);
	7. Informāciju par gaisa kuģa tehnisko apkopi laika periodā pēc iepriekšējā lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanas (kadi darbi veikt un kas tos veicis, ieskaitt pilota īpašnieka veiktos darbus) ;
	8. Informāciju par organizāciju vai personu, kas veic lidotspējas uzturēšanu (CAMO Nr. Licences Nr., īpašnieks, kspluatanta apliecības turētājs u.c.).
4. Saņemot pieteikumu no CAA lietvedības Doglogic sistēmā, lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru, kurš atbilst lidojumderīguma pārbaudes personālam nepieciešamajām prasībām.
5. Lidojumderīguma pārbaudes veikšanas procedūras ir analoģiskas 3.5.4.3. nodaļā norādītajām, tikai papildus jāizvērtē gaisa kuģa konfigurācijas atbilstība ES noteiktajām prasībām.
6. Lidojumderīguma pārbaude tiek veikta atbilstoši M.A.904 un AMC M.A.904 noteiktajām procedūrām. Pieteikuma izvērtēšana, dokumentācijas pārbaude un gaisa kuģa inspekcija tiek veikta izmantojot lidojumderīguma pārbaudes protokolu ES importētajiem gaisa kuģiem- CAA veidlapu 210-5-105.
7. Pēc sekmīgas lidojumderīguma pārbaudes veikšanu gaisa kuģim tiek izdots lidojumderīguma sertifikāts EASA Form 25 un lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts EASA Form 15a.
8. Apstiprinājuma vēstuli par lidojumderīguma pārbaudi un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu un pašus dokumentus sagatavo un paraksta tas inspektors, kurš veicis lidojumderīguma pārbaudi.
9. Dokumentācija tiek reģistrēta Doclogix un ARC izsniegšanas žurnālā. Gaisa kuģu reģistrā tiek izdarīta atzīme par lidojumderīguma pārbaudi.

**3.5.4.5. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu anulēšana vai darbības apturēšana**

1. Ja veicot gaisa kuģa inspekcijas vai citādā veidā ir konstatētas 1. Līmeņa neatbilstības, tad nepieciešams apturēt lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta darbību vai arī to anulēt.
2. Lēmumu par sertifikāta darbības apturēšanu vai anulēšanu pieņem lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītāju, par to informējot daļas vadītāju.
3. Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta darbība tiek apturēta vai tas tiek anulēts ar CAA administratīvo aktu, ko atbildīgais inspektors sagatavo kopīgi ar juridisko daļu un to paraksta CAA direktors.
4. Sastādot administratīvo aktu ir jāizvērtē vai lēmums par lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta anuēšanu vai darbības apturēšanu potenciāli neietekmē citās ES dalībvalstīs esošas iestādes, organizācijas vai personas. Šī izvērtējuma rezultāti tiek iekļauti administratīvajā aktā.
5. Ja konstatēts, ka lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta anulēšana vai darbības apturēšana var potenciāli radīt ietekmi uz citām dalībvalstīm, tad jāievēro šīs rokasgrāmatas 1.8. sadaļas procedūra par informācijas apmaiņu.
6. Visa dokumentācija tiek uzglabāta gaisa kuģa lietā.
7. Anulēta lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta vietā, ja novērstas visas neatbilstības, tiek izsniegts jauns lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts pēc pilnas jaunas lidojumderīguma pārbaudes veikšanas.
8. Ja sertifikāta darbība tiek apturēta, tad tā darbība tiek atjaunota ar lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli, pēc tam, kad CAA inspektors ir pārliecinājies, ka neatbilstības ir novērstas.
9. Jebkurā gadījuma gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam par trūkumu novēršanu ir rakstiski jāziņo CAA.
	1. **Trokšņa līmeņa sertifikāti**

Šī nodaļa attiecas gan uz gaisa kuģiem, kuri atbilst Komisijas regulas 748/2012 2.panta 3(a) paragrāfa nosacījumiem , kā arī attiecībā uz tiem, par kuru tipa sertifikāciju aģentūra ir izlēmusi pamatojoties uz šī panta 3(c) paragrāfu, tiek piemēroti šīs regulas pielikuma (Part 21) A un B iedaļu I apakš iedaļas nosacījumi, kā arī uz gaisa kuģiem, kas minēti regulas Nr. 216/2008 II pielikumā un 1.2. pantā, Procedūras trokšņa līmeņa sertifikātu izsniegšanai ir vienādas, atšķiras tikai izdotie trokšņa sertifikāti.

Visas veidlapas ir atrodamas CAA Q Pulse sistēmā vai tiek automātiski ģenerētas EMPIC sistēmā.. Inspektori, veicot visas darbības, drīkst izmantot tikai šīs sistēmu, jo šādi tiek nodrošināts, ka vienmēr tiek izmantotas pēdējās spēkā esošās versijas.

Dokumenti, kas nepieciešami aviācijas industrijai, kā pieteikumu veidlapas u.c. tiek ievietoti arī CAA mājas lapā [www.caa.lv](http://www.caa.lv). Aizpildot pieteikumu obligāti jāizmanto mājas lapā esošais paraugs, lai nodrošinātu, ka tiek izmantots pēdējais spēkā esošais variants.

Lidotspējas daļas vadītājs ir atbildīgs par to, lai Q Pulse un EMPIC sistēmās tiktu ievietotas visas nepieciešamās izmaiņas gadījumos, kad mainās regulējošā bāze un tā attiecas uz trokšņa līmeņa sertifikātiem.

Ja notiek izmaiņas normatīvajos dokumentos, t.i. regulās 216/2008 un 748/2012, lidotspējas daļas vadītājs izvērtē šīs izmaiņas, lai izvērtētu, kādu ietekmi tās atstāj gan uz šīs rokasgrāmatas procedūrām, gan Q Pulse sistēmā ievietotajām veidlapām.

Ja nepieciešamas izmaiņas, tad lidotspējas daļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru jaunu procedūru un/vai veidlapu sagatavošanai. (Izņēmuma gadījumos pats sagatavo nepieciešamās izmaiņas.)

Kad dokumenti sagatavoti, Lidotspējas daļas vadītājs pārbauda vai tie atbilst jaunajām prasībām.

Lidotspējas daļas vadītājs, sadarbojoties ar informāciju tehnoloģiju speciālistiem, ievieto jaunās veidlapas datu bāzē.

Ja izmaiņas skar procedūras, tad tiek veiktas izmaiņas arī šajā rokasgrāmatā.

Trokšņa līmeņa sertifikāti parasti tiek izsniegti vienlaicīgi ar pirmreizēju lidojumderīguma sertifikātu. Ja gaisa kuģim ir nepieciešams trokšņa līmeņa sertifikāts, tad vienlaicīgi ar pieteikumu lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanai, jāiesniedz arī pieteikums trokšņa līmeņa saņemšanai.

* + 1. **Trokšņa līmeņa sertifikātu izsniegšana**
			1. **Iesniegums un tā atbilstības izvērtēšana.**
1. Trokšņa līmeņa sertifikāta saņemšanai Civilās aviācijas aģentūrā jāiesniedz pieteikums, izmantojot LV CAA veidlapu 210-2-301, kas pieejama LV CAA mājas lapā. Pieteikumam jāpievieno dokumentācija, kas norādīta 21.A.204 punktā, atbilstoši katra gaisa kuģa veidam (jauns, lietots utt.)
2. Pieteikumu iesniedz CAA sekretariātā, kur tas tiek iereģistrēts Doclogix sistēmā un nodots gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Viņš, pieteikuma izskatīšanai nozīmē atbildīgo inspektoru. Parasti tas ir inspektors, kurš veic arī lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanas pieteikuma izskatīšanu.
3. Atbildīgais inspektors pieteikuma izskatīšanai izmanto trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanas izvērtēšanas kontrolkarti, LV CAA veidlapu 210-2-303, izmantojot CAA Q Pulse sistēmu, tādējādi tiek nodrošināts, ka tajā ir iekļautas visas nepieciešamās izmaiņas.
4. Atbildīgais inspektors izvērtē gaisa kuģa atbilstību attiecīgā sertifikāta saņemšanai. Šajā gadījumā tiek izvērtēts vai gaisa kuģis atbilst nepieciešamajai EASA tipa sertifikācijai vai speciāliem EASA nosacījumiem.
5. Izvērtējot pieteikumu, inspektors pārliecinās, vai:
	1. Pieteikuma iesniedzējs ir gaisa kuģa īpašnieks vai tā pilnvarotā persona;
	2. Pieteikums ir iesniegts izmantojot LV CAA veidlapu 210-2-301 tās jaunākajā redakcijā;
	3. Pieteikumam ir pievienoti nepieciešamie dokumenti, kas norādīti 21.A.204. Pārbaudes rezultāti tiek atspoguļoti kontrolkartē;
	4. Pieteikums satur informāciju par trokšņa līmeni un vai tie ir iekļauti lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (AFM);
	5. Importētajiem gaisa kuģiem ir eksportētājas valsts izdots dokuments par sertifikācijas standartu;
	6. Ja nav panākta speciāla vienošanās, tad 21.A.204(b)(1) apakš paragrāfā norādītai informācijai jābūt izsniegtai ne agrāk kā 60 dienas pirms pieteikuma saņemšanas
	7. Lietotiem gaisa kuģiem ir iesniegta visa nepieciešamā vēsturiskā informācija, kā to prasa 21.A.204(2)(ii)- ražošanas, tehniskās apkopes un modifikāciju standarts;
	8. No ES dalībvalsts importētajiem gaisa kuģiem ir iepriekšējās valsts izsniegts trokšņa līmeņa sertifikāts;
	9. Ja iesniegtā informācija nav pilnīga, tad par to rakstiski jāinformē pieteikuma iesniedzējs, pieprasot nepieciešamo papildus informāciju.papildus tam, kontrolkartes 6. sadaļā tiek atzīmēti konstatētie trūkumi
	10. Pēc papildus informācijas saņemšanas, inspektors to atkārtoti izvērtē;
6. Pēc pieteikuma izvērtēšanas atbildīgais inspektors veic trokšņa līmeņa datu analīzi.
	1. Pārliecinās vai pieteikumā norādītais gaisa kuģis ir iekļauts EASA datu bāzē (tikai gaisa kuģiem, kuriem ir EASA izdots tipa sertifikāts);
	2. Pārliecinās vai EASA datu bāzē esoša informācija atbilst gaisa kuģa konfigurācijai (pacelšanās un nosēšanās masa, modifikācijas u.c.);
	3. Ja gaisa kuģis vai tā konfigurācija neatbilst EASA datu bāzē norādītajai, tad atbildīgais inspektors aizpilda attiecīgi EASA 47. veidlapu, lai papildinātu datu bāzi, vai EASA 46. veidlapa, lai informētu par iztrūkumiem datu bāzē.. EASA 47. un 46. veidlapas ir pieejamas EASA mājas lapā. Jāizmanto tikai šī veidlapa, tādējādi nodrošinot, ka tiek izmantota jaunākā versija;
	4. Ja ir pieprasītas izmaiņas EASA datu bāzē, tad jāpārliecinās, ka no EASA ir saņemts apstiprinājums par jauno datu iekļaušanu datu bāzē;
	5. Gaisa kuģiem, kas minēti regulas 216/2008 1.2. pantā un tās II pielikumā, jāpārliecinās, ka trokšņa līmeņa dati atbilst AFM norādītajiem.
7. Pēc dokumentu izvērtēšanas, atbildīgais inspektors veic gaisa kuģa inspekciju. Inspekcijas veikšanai var tikt izmantotas gan inspekcijas protokols lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanai, kā arī ACAM programmas „Ramp inspection” protokols. Veicot inspekciju īpašā uzmanība jāpievērš tām modifikācijām, kas ietekmē gaisa kuģa trokšņa līmeni, gan arī gaisa kuģa konfigurācijai. Inspekcijas laikā konstatētie trūkumi jāieraksta kontrollapas 6. sadaļā.
8. Aizpildot trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanas kontrolkarti, inspektoram ailē „Evidence” jāatspoguļo visa informācija, kas nepieciešama, lai pamatotu attiecīgā atbilstības vai neatbilstības apstiprinājuma vēstulesapstiprinājuma vēstules izdarīšanai. Piem. atsauce uz iesniegto dokumentu, papildināto tipa sertifikātu u.c.
	* + 1. **Trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšana**
9. Kad atbildīgais inspektors ir izvērtējis pieteikumu un veicis atbilstības novērtēšanu un pārliecinājies par trokšņa līmeņa atbilstību gaisa kuģa konfigurācijai, atbildīgais inspektors sagatavo trokšņa līmeņa sertifikātu, ko automātiski ģenerē EMPIC sistēma, vai, kad nav pieejama EMPIC sistēma, izmanto Q Pulse piejamo veidlapu (EASA 45. veidlapa).
10. Pirms trokšņa sertifikāta izsniegšanas, atbildīgais inspektors pārliecinās, ka visas nepilnības, kas atspoguļotas kontrollapas 6. sadaļā ir pienācīgi novērstas.
11. Pirms sertifikāta izsniegšanas atbildīgais inspektors aizpilda LV CAA kontrollapas 5. sadaļu, kur vēlreiz ieraksta tos līmeņus, kas iekļauti EASA datu bāzē un tādējādi iekļaujami trokšņa līmeņa sertifikātā. Trokšņa līmeņa datus ievada EMPIC sistēmā.
12. Inspektors sagatavo trokšņa līmeņa sertifikātu EASA 45. veidlapu. Sertifikāta sagatavošanai izmanto CAA EMPIC sistēmu vai Q Pulse sistēmā esošo paraugu, nodrošinot, ka veidlapa atbilst pēdējam spēkā esošam variantam. Trokšņa līmeņa sertifikāta 12. Sadaļā obligāti jānorāda tās papildu modifikācijas, kas ietekmē trokšņa līmeņa sertifikācijas standartu. Taču var tikt norādītas arī modifikācijas, kuru rezultātā ir mainījies trokšņa līmenis.
13. Gaisa kuģiem, kas nav EASA gaisa kuģi, tiek izmantota LV CAA veidlapa 200-26 (200-2-305) no CAA Q Pulse sistēmas.
14. Atbildīgais inspektors sagatavo apstiprinājuma vēstuli par trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanu, kurā tiek konstatēta atbilstība Part 21 prasībām un atsauce uz kontrollapu (LV CAA veidlapa 200-2-303, Nr.....).
15. Atbildīgais inspektors apstiprinājuma vēstuli ar tam pievienoto trokšņa līmeņa sertifikātu ievieto Doclogix sistēmā.
16. Abus dokumentus paraksta inspektors, kurš ir attiecīgi akreditēts izsniegt trokšņa līmeņa sertifikātu, vai lidotspējas daļas vadītājs vai gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs.
17. Kad dokumenti ir parakstīti, atbildīgais inspektors tos iegrāmato gaisa kuģu lietā.
* Pieteikumu trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanai;
* Trokšņa līmeņa sertifikātu;
* Visus pieteikumam pievienotos, kā arī papildus iesniegtos dokumentus;
* Apstiprinājuma vēstuli par trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanu;
* Trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanas izvērtēšanas kontrolkarti. Šī kontrolkarte tiek identificēta ar to lietas Nr. ar kādu tā iekļauta gaisa kuģa lietā.
	+ 1. **Izmaiņas trokšņa līmeņa sertifikātos**
1. Izmaiņas trokšņa līmeņa sertifikātos ir nepieciešamas, ja ieviesto modifikāciju vai svara izmaiņu rezultātā, ir mainījies trokšņa līmenis vai trokšņa līmeņa sertifikācijas standarts.
2. Lai izdarītu izmaiņas trokšņa līmeņa sertifikātā gaisa kuģa īpašniekam vai tā pilnvarotajai personai, kas norādīta reģistrācijas dokumentos, Civilās aviācijas aģentūrā jāiesniedz pieteikums, izmantojot LV CAA veidlapu 210-2-302, kas pieejama LV CAA mājas lapā. Pieteikumam jāpievieno dokumentācija, kas pamato nepieciešamās izmaiņas trokšņa līmeņa sertifikātā (STC, ražotāja izmaiņas AFM u.c.).
3. Pieteikumu iesniedz CAA sekretariātā, kur tas tiek iereģistrēts Doclogix sistēmā un nodots gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Viņš, pieteikuma izskatīšanai nozīmē atbildīgo inspektoru. Parasti tas ir inspektors, kurš veic arī lidojumderīguma sertifikāta izsniegšanas pieteikuma izskatīšanu.
4. Atbildīgais inspektors pieteikuma izskatīšanai izmanto trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanas izvērtēšanas kontrolkarti, LV CAA veidlapu 210-2-304, izmantojot CAA Q Pulse sistēmu, tādējādi tiek nodrošināts, ka tajā ir iekļautas visas nepieciešamās izmaiņas.
5. Atbildīgais inspektors izvērtē gaisa kuģa atbilstību attiecīgā sertifikāta saņemšanai. Šajā gadījumā tiek izvērtēts vai gaisa kuģis atbilst nepieciešamajai EASA tipa sertifikācijai vai speciāliem EASA nosacījumiem, kā arī vai modifikācijas, kas izraisa izmaiņas ir apstiprinātas atbilstoši regulai 748/2012.
6. Izvērtējot pieteikumu, inspektors pārliecinās, vai:
	1. Pieteikuma iesniedzējs ir gaisa kuģa īpašnieks vai tā pilnvarotā persona;

6.2. Pieteikums ir iesniegts izmantojot LV CAA veidlapu 210-2-301 tās jaunākajā redakcijā;

6.3. Pieteikumam ir pievienoti nepieciešamie dokumenti, kas pamato nepieciešamās izmaiņas sertifikātā un vai tie ir atbilstoši apstiprināti. Pārbaudes rezultāti tiek atspoguļoti kontrolkartē;

6.4. Pieteikums satur informāciju par trokšņa līmeni un vai tie ir iekļauti lidojumu veikšanas rokasgrāmatā (AFM);

1. Ja iesniegtā informācija nav pilnīga, tad par to rakstiski jāinformē pieteikuma iesniedzējs, pieprasot nepieciešamo papildus informāciju.papildus tam, kontrolkartes 6. sadaļā tiek atzīmēti konstatētie trūkumi.
2. Pēc papildus informācijas saņemšanas, inspektors to atkārtoti izvērtē;
3. Pēc pieteikuma izvērtēšanas atbildīgais inspektors veic trokšņa līmeņa datu analīzi.
	1. Pārliecinās vai pieteikumā norādītais gaisa kuģis ir iekļauts EASA datu bāzē (tikai gaisa kuģiem, kuriem ir EASA izdots tipa sertifikāts);
	2. Pārliecinās vai EASA datu bāzē esoša informācija atbilst gaisa kuģa konfigurācijai (pacelšanās un nosēšanās masa, modifikācijas u.c.);
	3. Ja gaisa kuģis vai tā konfigurācija neatbilst EASA datu bāzē norādītajai, tad atbildīgais inspektors aizpilda attiecīgi EASA 47. veidlapu, lai papildinātu datu bāzi. EASA 47. veidlapa ir pieejama EASA mājas lapā. Jāizmanto tikai šī veidlapa, tādējādi nodrošinot, ka tiek izmantota jaunākā versija;
	4. Ja ir pieprasītas izmaiņas EASA datu bāzē, tad jāpārliecinās, ka no EASA ir saņemts apstiprinājums par jauno datu iekļaušanu datu bāzē;
	5. Gaisa kuģiem, kas minēti regulas 216/2008 1.2. pantā un tās II pielikumā, jāpārliecinās, ka trokšņa līmeņa dati atbilst AFM norādītajiem.
4. Pēc dokumentu izvērtēšanas, atbildīgais inspektors veic gaisa kuģa inspekciju. Inspekcijas veikšanai tiek izmantots ACAM programmas „Ramp inspection” protokols. Veicot inspekciju īpašā uzmanība jāpievērš tām modifikācijām, kas ietekmē gaisa kuģa trokšņa līmeni un kuru dēļ notikušas trokšņa līmeņa vai sertifikācijas standarta izmaiņas., gan arī gaisa kuģa konfigurācijai. Inspekcijas laikā konstatētie trūkumi jāieraksta kontrollapas 6. sadaļā.
5. Aizpildot trokšņa līmeņa sertifikāta izmaiņu izvērtēšanas kontrolkarti, inspektoram ailē „Evidence” jāatspoguļo visa informācija, kas nepieciešama, lai pamatotu attiecīgā atbilstības vai neatbilstības apstiprinājuma vēstulesapstiprinājuma vēstules izdarīšanai. Piem. atsauce uz iesniegto dokumentu, papildināto tipa sertifikātu u.c.
6. Kad atbildīgais inspektors ir izvērtējis pieteikumu un veicis atbilstības novērtēšanu un pārliecinājies par trokšņa līmeņa atbilstību gaisa kuģa konfigurācijai, atbildīgais inspektors ievada datus EMPIC sistēmā, kura automātiski ģenerē EASA 45. veidlapu, vai arī izmanto sagatavo trokšņa līmeņa sertifikātu no Q Pulse sistēmas.
7. Pirms trokšņa sertifikāta izsniegšanas, atbildīgais inspektors pārliecinās, ka visas nepilnības, kas atspoguļotas kontrollapas 6. sadaļā ir pienācīgi novērstas.
8. Pirms sertifikāta izsniegšanas atbildīgais inspektors aizpilda LV CAA kontrollapas 5. sadaļu, kur vēlreiz ieraksta tos līmeņus, kas iekļauti EASA datu bāzē un tādējādi iekļaujami trokšņa līmeņa sertifikātā.
9. Inspektors sagatavo trokšņa līmeņa sertifikātu EASA 45. veidlapu. Sertifikāta sagatavošanai izmanto CAA Doclogix sistēmā esošo paraugu, nodrošinot, ka veidlapa atbilst pēdējam spēkā esošam variantam. Trokšņa līmeņa sertifikāta 12. Sadaļā obligāti jānorāda tās papildu modifikācijas, kas ietekmē trokšņa līmeņa sertifikācijas standartu. Taču var tikt norādītas arī modifikācijas, kuru rezultātā ir mainījies trokšņa līmenis.
10. .Gaisa kuģiem, kas nav EASA gaisa kuģi, tiek izmantota LV CAA veidlapa 200-26 (200-2-305) no CAA Q Pulse sistēmas.
11. Atbildīgais inspektors sagatavo apstiprinājuma vēstuli par izmaiņām trokšņa līmeņa sertifikātā izsniegšanu, kurā tiek konstatēta atbilstība Part 21 prasībām un atsauce uz kontrollapu (LV CAA veidlapa 200-2-304, Nr.....).
12. Atbildīgais inspektors lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli ar tam pievienoto trokšņa līmeņa sertifikātu ievieto Doclogix sistēmā.
13. Abus dokumentus paraksta inspektors, kurš ir attiecīgi akreditēts izsniegt trokšņa līmeņa sertifikātu, vai lidotspējas daļas vadītājs vai gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs.
14. Kad dokumenti ir parakstīti, atbildīgais inspektors tos iegrāmato gaisa kuģu lietā.
* Pieteikumu izmaiņām trokšņa līmeņa sertifikātā;
* Veco un jauno trokšņa līmeņa sertifikātu;
* Visus pieteikumam pievienotos, kā arī papildus iesniegtos dokumentus;
* Apstiprinājuma vēstuli par trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanu;
* Trokšņa līmeņa sertifikāta izmaiņu izvērtēšanas kontrolkarti. Šī kontrolkarte tiek identificēta ar to lietas Nr. ar kādu tā iekļauta gaisa kuģa lietā.
	+ 1. Trokšņa līmeņa sertifikātu anulēšana vai darbības apturēšana
1. Gadījumos, kad ir pierādījumi, ka netiek izpildīts jebkurš no 21A.211(a) apakšparagrāfa nosacījumiem, CAA ir jāanulē trokšņa līmeņa sertifikāts vai jāaptur tā darbība.
2. Ja atbildīgajam inspektoram ir pieradījumi, ka netiek izpildīti 1. punktā norādītie nosacījumi, viņam tie ir jāizvērtē, un, ja šie pierādījumi apstiprinās, viņš iesniedz rekomendāciju lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājam. Viņi abi kopā izanalizē situāciju un, ja tiek konstatēts, ka tik tiešām ir pamats apturēt vai anulēt sertifikāta darbību, tad kopā ar juridisko daļu tiek sagatavots administratīvais akts par trokšņa līmeņa sertifikāta darbības apturēšanu. Administratīvo aktu paraksta CAA direktors.
3. Sastādot administratīvo aktu ir jāizvērtē vai lēmums par trokšņa līmeņa sertifikāta anulēšanu vai darbības apturēšanu potenciāli neietekmē citās ES dalībvalstīs esošas iestādes, organizācijas vai personas. Šī izvērtējuma rezultāti tiek iekļauti administratīvajā aktā.
4. Ja konstatēts, ka trokšņa līmeņa sertifikāta anulēšana vai darbības apturēšana var potenciāli radīt ietekmi uz citām dalībvalstīm, tad jāievēro šīs rokasgrāmatas 1.8. sadaļas procedūra par informācijas apmaiņu.
5. Par lēmumu apturēt vai anulēt sertifikātu tiek rakstiski informēts sertifikāta turētājs, norādot iemeslus šādai darbībai, kā arī nepieciešams to informēt par viņa tiesībām pārsūdzēt šo lēmumu.
6. Anulētais vai apturētais sertifikāts ir jānodod CAA, kur tas tiek uzglabāts gaisa kuģa lietā.
7. Sertifikāta darbība tiek atjaunota, ja ir novērsti visi tie nosacījumi, kas izraisīja sertifikāta anulēšanu vai apturēšanu.
8. Ja sertifikāta turētājs nepiekrīt CAA pieņemtajam lēmumam, tad tai 28 dienu laikā ir jāiesniedz apelācija Civilās aviācijas aģentūras direktoram, kurā tiek izskaidrots iemesls, kādēļ, pēc viņa domām, pieņemtais lēmums nav pareizs. Ja sertifikāta turētājs nolemj nepārsūdzēt lēmumu, tad, pēc 28 dienu iztecēšanas, ar lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli sertifikāts tiek anulēts vai apturēts, par to rakstiski informējot sertifikāta turētāju.
9. Saņemot rakstisku apelācijas lūgumu, CAA direktors izveido apelācijas komisiju, kas sastāv no vismaz no diviem CAA darbiniekiem. Šī apelācijas komisija izskata abu pušu argumentus. Apelācijas komisija sastāv no CAA darbiniekiem, kuri nekādā veidā nav saistīti ar lēmuma pieņemšanu par sertifikāta apturēšanu vai anulēšanu. Apelācijas komisijā ieceltajiem darbiniekiem ir jāsastāv no personām, kas CAA ieņem vadošus posteņus, lai, tādējādi, komisijas pieņemtais lēmums būtu saistošs CAA darbiniekiem.
10. Apelācijas komisijas sēdei ir jānotiek 28 dienu laikā no rakstiska apelācijas lūguma saņemšanas dienas. Atsevišķos gadījumos šī sēde, pēc iesaistīto pušu lūguma, var tikt atlikta uz vēlāku laiku, informējot par to rakstiski visas ieinteresētās puses ne mazāk kā 14 dienas iepriekš. Taču jebkurā gadījumā, apelācijas procesam ir jābūt pabeigtam 56 dienu laikā, k sākotnējās vēstules par CAA nodomiem, izsūtīšanas dienas.
11. Apelācijas komisijas lēmumam ir jābūt rakstiskam un jānorāda pieņemtā lēmuma pamatojums.
12. Ja iesaistītās puses nav apmierinātas ar apelācijas komisijas lēmumu, tās to var pārsūdzēt tiesā. Sertifikāta turētājs CAA lēmumu var apstrīdēt vispirms administratīvajā tiesā un tikai tad, nepiekrišanas gadījumā, griezties citās tiesu instancēs.
13. Juridiskās un fiziskās personas ES tiesu institūcijās griežas tikai tad, ja ir izmantotas visas iespējas nacionālajā (Latvijas Republikas) līmenī.
14. CAA lēmumu, līdz laikam, kamēr attiecīgā tiesu institūcija nav lēmusi citādi, var pieņemt balstoties uz apelācijas komisijas lēmumu
15. Atbildīgais inspektors visu, ar sertifikāta apturēšanu vai anulēšanu saistīto dokumentāciju saglabā gaisa kuģa lietā.

## Lietvedība

1. Visa ar gaisa kuģa trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanu un izmaiņām tajā saistītā dokumentācija tiek uzglabāta gaisa kuģa lietā, kas ir kopēja ar gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas lietu.
2. Gaisa kuģa lieta glabājas lidotspējas novērtēšanas nodaļā. Par gaisa kuģa lietvedību atbild gaisa kuģu reģistrācijas un lietvedības inspektors, kura darbību kontrolē nodaļas vadītājs.
3. Atbildīgajam inspektoram ir pienākums visu ar katru atsevišķu gaisa kuģi saistīto dokumentāciju pēc tās izvērtēšanas nodot lietvedības inspektoram.
4. Gaisa kuģa lietā tiek uzglabāta vismaz sekojoša informācija:
* visi pieteikuma iesniedzēja un sertifikāta turētāja iesniegtie dokumenti;
* dokumenti, kuri tika izmantoti atbilstības konstatēšanai saskaņā ar 21B.420(b), kopā ar veiktajām darbībām un to rezultātiem;
1. Šī informācija ietver sevī vismaz sekojošus dokumentus:
	1. Pieteikumus trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanai un izmaiņām tajos;
	2. Visus izsniegtos un nomainītos trokšņa līmeņa sertifikātu kopijas;
	3. Visus pieteikumiem pievienotos, kā arī papildus iesniegtos dokumentus;
	4. Apstiprinājuma vēstulis par trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanu un izmaiņu tajos;
	5. Trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanas izvērtēšanas un izmainu izvērtēšanu, kontrolkartes.
2. Gaisa kuģa lieta tiek uzglabāta vismaz sešus (6) gadus pēc tam, kad gaisa kuģis ir izslēgts no nacionālā reģistra.

* 1. **Gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas apsekošanas programma**

Aircraft continuing airworthiness monitoring programme (ACAM)

Gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas apsekošanas programma ir izstrādāta atbilstošo regulas 1321/2014 M.B.303 punkta nosacījumiem, ievērojot EASA izpildirektora lēmumu Nr. 2013/005/R. Šī programma ietver sevī gaisa kuģu apsekošanas plānu, kurā izvēlās noteiktu skaitu gaisa kuģu paraugu. Programmas ietvaros tiek veikta izvēlēto paraugu gaisa kuģ, gaisa kuģu dokumentācijas pārbaude, detalizēta gaisa kuģu inspekcija bāzes tehniskās apkopes laikā, perona inspekcijas, atklāto neatbilstību klasifikācija un riska analīzēi, neatbilstību cēloņu analīze un korektīvo darbību neatbilstību novēršanai kontrole. Nepieciešamības gadījumā var tikt veiktas arī lidojuma pārbaudes. SAFA programmas ietvaros atklātās neatbilstības arī tiek ietvertas šajā programmā.

Gaisa kuģu lidotspējas apsekošanas programmas ietvaros veiktie auditi un gaisa kuģu inspekcijas tiek fokusētas uz galvenajiem kritiskajiem liela riska elementiem (KRE), kas norādīti 3.7.1. punktā.

Gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas apsekošanas programma ir izstrādāta ar mērķi pārliecināties, ka:

* ka pārbaudītā gaisa kuģa stāvoklis atbilst tiem nosacījumiem, lai lidojumderīguma sertifikāts/ Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts būtu spēkā esošs;
* ekspluatanta/ īpašnieka lidotspējas uzturēšanas vadība ir efektīva;
* ir sasniegts apmierinošs lidotspējas uzturēšanas līmenis;
* personām un organizācijām izsniegto sertifikātu pilnvaras tiek pienācīgi pielietotas.

Gaisa kuģa lidojumderīguma apsekošanas programma sastāv no pilnām un perona inspekcijām. Aba veida inspekcijas ietver sevī gaisa kuģa fizisku apskati.

Lai efektīvāk izmantotu CAA resursus un iegūtu plašāku informāciju par gaisa kuģu flotes stāvokli, lidojumderīguma apsekošanas programmā iekļauj arī inspekcijas, kas saistītas ar citu regulējošo dokumentu izpildi, kā piemēram:

* lidojumderīguma pārbaude;
* fiziskā inspekcija lidošanas atļaujas, lidojumderīguma un trokšņa līmeņa sertifikāta izsniegšanai;
* eksporta lidojumderīguma sertifikātu izsniegšana;
* produkta inspekcija atbilstoši M.B.704(c);
* lidojumderīguma pārbaude CAA uzraudzībā atbilstoši M.A.710(c) u.c.

Šīs savienotās inspekcijas tiek veiktas, izmantojot vai nu ACAM programmas veidlapu, vai arī veidlapu, kā to nosaka attiecīgai darbībai veltītā procedūra. Šo inspekciju rezultāti tiek iekļauti ACAM sistēmas neatbilstību reģistrā un tiek analizēti līdzīgi kā rezultāti, kas iegūti tieši no ACAM inspekcijām.

* + 1. **Kritiskie riska elementi**

Visi gaisa kuģu auditi tiek veikti atbilstoši zemāk minētajiem riska elementiem. Ievērojot EASA izpildirektora lēmumā 2013/005/RM norādīto, kritiskie riska elementi tiek klasificēti gan atbilstoši jaunajiem, gan iepriekš pastāvošiem riska elementiem. Arī auditu laikā atklātās neatbilstības tiek grupētas atbilstoši šiem elementiem:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  |  | Nosaukums | Apraksts |
| 1. Gaisa kuģa konfigurācija
 |
| A.1 | KRE 12 | Tipa projekts un izmaiņas tipa projektā | Tipa projekts ir daļa no produkta apstiprinātas konfigurācijas, kā noteikts tipa sertifikāta parametru sarakstā (TCDS), un ir kopīgs visiem šā tipa produktiem. Visām izmaiņām tipa projektā, izņemot tās, kuras norādītas 21A.90B vai 21A.431B, ir jābūt apstiprinātām. Ieviestām izmaiņām jābūt uzskaitītām ar atsauci uz apstiprinājumu. |
| A.2 | KRE 1 | Lidojumderīguma ierobežojumi | Lidojumderīguma ierobežojumi nosaka to robežu, aiz kuras gaisa kuģis vai komponents nedrīkst tikt izmantots, ja vien nav ievērotas ar lidojumderīguma ierobežojumu saistītās instrukcijas. |
| A.3 | KRE 14 | Lidojumderīguma direktīvas | Lidojumderīguma direktīva nozīmē dokumentu, ko, gadījumos, kad ir pierādījumi, ka tiek ietekmēts gaisa kuģa lidojumu drošības līmenis, ir izdevusi vai akceptējusi EASA, kas uzliek par pienākumu veikt darbības, lai atjaunotu pieņemamu lidojuma drošības līmeni.  |
| 1. Gaisa kuģa konfigurācija
 |
| B.1 | KRE 3 | Gaisa kuģa dokumenti | Darbībai nepieciešamie sertifikāti un dokumenti. |
| B.2 | KRE 9 | Lidojumu veikšanas rokasgrāmata (AFM) | Ar lidojumderīguma sertifikātu saistīta instrukcija, kas satur nosacījumus (ierobežojumus), ievērojot kurus gaisa kuģis ir lidojumderīgs, kā arī instrukcijas lidojuma apkalpes locekļiem drošai lidojuma veikšanai. |
| B.3 | KRE 10 | Svars un smaguma centra izvietojums | Svara un smaguma centra izvietojuma dati, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis tiek izmantots apstiprināto nosacījumu ietvaros. |
| B.4. | KRE 2 | Marķējums un apzīmējums | Marķējums un apzīmējumi ir noteikti gaisa kuģa tipa projektā. Daļu no informācijas var atrast arī TCDS, STC, AFM, AMM, IPC u.c. dokumentos. |
| B.5 | KRE 7 | Ekspluatācijas aprīkojums | Nepieciešamais aprīkojums, kam jābūt uzstādītam, lai veiktu specifiskas darbības. |
| B.6 | KRE 3;KRE 8 | Defektu vadība | Defektu vadība nosaka, ka jābūt sistēmai, kas uzskaita informāciju par defektiem, kļūdām, atteicēm vai citiem atgadījumiem, kas var ietekmēt lidojumderīguma uzturēšanu. Šai sistēmai ir jābūt atbilstoši dokumentētai..Šī sistēma var ietvert MEL, CDL un atlikto defektu vadību. |

|  |
| --- |
| 1. Gaisa kuģa tehniskā apkope
 |
| C.1 | KRE 13 | Gaisa kuģu tehniskās apkopes programma | Dokuments, kas tieši, vai ar atsauci, nosaka plānotos tehniskās apkopes darbus un to frekvenci, ar to saistītās tehniskās apkopes procedūras un praksi, kas nepieciešama gaisa kuģa, uz ko tā attiecas, drošai ekspluatācijai. |
| C.2 | KRE 5 | Komponentu kontrole | Komponentu kontrole ietver sevī divus mērķus: * Komponenti, kuriem tehniskā apkope tiek rekomendēta;
* Komponentus, kuriem tehniskā apkope ir obligāta
 |
| C.3 | KRE 6 | Remonti | Visiem remontiem un neremontētiem bojājumiem ir jāatbilst tehniskās apkopes instrukcijās noteiktām prasībām (AMM, CMM, SRM u.c.). Visiem remontiem, izņemot tos, kas norādītas 21A.90B vai 21A.431B punktos, ir jābūt apstiprinātiem un atbilstoši dokumentētiem ar atsauci uz apstiprinājumu.Ietver sevī gaisa kuģa, dzinēju, propelleru un komponentu remontus. |
| C.4 | KRE 3 | Gaisa kuģa dokumentācijas uzskaite | Lidojumderīguma uzturēšanas dokumentācija, kas norādīta M.A.305 un M.A.306 punktos |

**3.7.2. Gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas apsekošanas plāns**

1. Gaisa kuģu apsekošanas gadskārtējo plānu izstrādā gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadīājs un apstiprina lidotspējasdaļas vadītājs.
2. Plāns tiek sastādīts ar tādu aprēķinu, lai gada laikā tiktu pārbaudīti vismaz 10% no gaisa kuģiem ar spēkā esošu lidojumderīguma sertifikātu. Plāns ietver sevī detalizētas inspekcijas kas tiek veiktas pilnā apjomā pārbaudot kritiskos riska elementus A-C (KRE-1 līdz KRE-14) un perona inspekcijas. 2% no plānā paredzētajām inspekcijām tiek atvēlēti iepriekš neizziņotām inspekcijām, par kurā operators nav jāinformē iepriekš. Sastādot šo plānu jāņem vērā arī iepriekšējos gados pārbaudītie gaisa kuģi, lai, pēc iespējas tiktu pārbaudīti dažādi gaisa kuģi, kas laika gaitā nodrošinātu visa gaisa kuģa parka pārbaudes.
3. ACAM plāns tiek balstīts uz kritiskajiem riska elementiem. Tas nozīmē, ka nav obligāti, lai pilna inspekcija ietvertu visus kritiskos riska elementus, taču jāievēro, lai audita periodā tiktu nosegti visi kritiskie riska elementi. Plānošanas gaitā tiek ņemts vērā gaisa kuģu ekspluatācijas reģioni un izmantojamās lidostas.
4. Audita plānā norāda, kādus kritiskos riska elementus ir ieplānots pārbaudīt katrā konkrētajā inspekcijā.
5. Izstrādājot apsekošanas plānu tiek ņemta vērā pieejamo darbinieku pieredze, kā arī iepriekšējo auditu rezultāti, lai operatori, kuriem ir bijušas vairāk neatbilstības tiktu pārbaudīti biežāk.
6. Apsekošanas plāna izstrādāšanas gaitā notiek konsultācijas ar gaisa kuģu īpašniekiem/ ekspluatantiem, lai apsekošanas auditus pēc iespējas saskaņotu ar gaisa kuģu bāzes tehniskās apkopes veikšanu, izņemot iepriekš neizziņotās inspekcijas.
7. Apsekošanas plānā tiek atzīmēts plānotais pārbaudes datums, kā arī tās faktiskās veikšanas datums.
8. Ņemot vērā iepriekšējo pārbaužu rezultātus, audita plāna tiek iekļauti arī atsevišķu kritisko riska elementu auditi atsevišķi, neveicot pilnu pārbaudi.
9. Audita plāns katram gadam tiek sastādīts un apstiprināts līdz iepriekšējā gada 1. decembrim.
10. Lidojumderīguma apsekošanas plānu apstiprina Lidotspējas daļas vadītājs.
11. Ņemot vērā darbības apstākļus, kad nav iespējams veikt tieši ieplānotā gaisa kuģa inspekciju, tas var tikt aizvietots ar citu, līdzīgu gaisa kuģi, nemainot pārbaudāmos elementus. Par to tiek norādīts audita plāna izpildes sadaļā.
12. Nepieciešamības gadījumos, ACAM auditu plāns var tikt periodiski labots, taču jebkuras izmaiņas var tikt ieviestas tikai ar tādu nosacījumu, ka tiek uzturēts plānotais inspekciju un kritisko riska elementu skaits.

**3.7.2.1. Auditu plāna izpildes kontrole**

1. Regulāru, ikgadēju plāna izpildes kontroli veic gaisa kuģu lidotspējas uzraudzības nodaļas vadītājs. Lidotspējas daļas vadītājs izlases kārtā veic plāna izpildes kontroli.
	* 1. **Gaisa kuģu un dokumtācijas pārbaudes**
			1. **Detalizēta gaisa kuģa inspekcija un dokumentācijas pārbaude**
2. Detalizēta gaisa kuģa fiziska inspekcija tiek veikta atbilstoši apsekošanas plānam un ietver sevī uz kritiskiem riska elementiem bāzētu detalizētu pārbaudi. Pārbaude tiek veikta izanalizējot atsevišķi ņemtus katra elementa paraugus (piem. detalizēti pārbaudīt atsevišķas modifikācijas, remontus, komponentus, direktīvas u.c. elementus).
3. Inspekcijas veikšanai lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs nozīmē inspektoru, vai arī vairākus inspektorus.
4. Pirms inspekcijas veikšanas, atbildīgais inspektors ar gaisa kuģa īpašnieku vai ekspluatantu precizē inspekcijas norises gaitu. Šī veida pārbaudes parasti tiek veiktas vietā, kur notiek gaisa kuģa bāzas tehniskā apkope. Dokumentācijas pārbaudi un gaisa kuģa fizisku inspekciju var veikt atsevišķi, ja dokumentācijas pārbaudi nav iespējams veikt bāzes tehniskās apkopes vietā.
5. Inspekcija (gan dokumentu, gan fiziskā) tiek veikta izvērtējot katru 3.7.1. punktos minētos kritiskos riska elementus.
6. Veicot dokumentācijas pārbaudi un gaisa kuģa fizisku inspekciju par atskaites formu izmanto CAA veidlapu 210-5-101 no Q Pulse sistēmas.
7. Detalizēts pārbaudāmo elementu un iespējamo neatbilstību raksturojums ir detalizēts inspekcijas veikšanas palīgmateriālā, kas ietverts šajā nodaļā.
8. Ja dokumentācijas pārbaude un fiziska inspekcija tiek veikta atsevišķi, tad dokumentu pārbaudes laikā nepieciešams atzīmēt tos elementus, kurus nepieciešams pārbaudīt fiziskās inspekcijas laikā.
9. Ja nepieciešams pēc fiskās inspekcijas dažus elementus pārbaudīt dokumentāli un to nav iespējams pārbaudīt bāzes tehniskās apkopes vietā, tad var veikt papildus atsevišķu dokumentu pārbaudi izmantojot vienu atskaites formu.
10. Visas dokumentācijas pārbaudes un fiziskās inspekcijas laikā atklātās neatbilstības tiek atzīmētas audita atskaitē.
11. Katra neatbilstība satur atsauci uz to konkrēto regulu punktu, kuras prasības nav izpildītas.
12. Visas atklātās neatbilstības tiek analizētas atbilstoši 3.7.4. apakšnodaļā norādītajām procedūrām.
13. Pēc pārbaudes veikšanas inspektors paraksta atskaiti un to iegrāmato gaisa kuģa lietā, izdarot atzīmi audita plānā par veikto inspekciju, norādot atsauci un atskaites numuru. Atskaiti paraksta arī tajos gadījumos, kad visas neatbilstības nav novērstas. Pēc neatbilstību novēršanas atskaiti papildina ar novēršanas datumu un atsauci uz dokumentu, kas apliecina tās novēršanu (parasti neatbilstības novēršanas veidlapa).
	* + 1. **Gaisa kuģa perona inspekcija**
14. Arī gaisa kuģa perona inspekcijas tiek veiktas atbilstoši apsekošanas plānam, taču tās nav saistītas ar bāzes tehnisko apkopi un tiek veiktas gaisa kuģa ekspluatācijas gaitā.
15. Plānojot gaisa kuģa perona inspekcijas, ņem vērā gaisa kuģa ekspluatācijas reģionu, un var tikt veiktas jebkurā lidostā, kuru izmanto operators. Šajā gadījumā nepieciešams sazināties ar operatoru, lai nodrošinātu piekļuvi gaisa kuģim tam atrodoties ārvalsts lidostā. Nepieciešamības gadījumā jākontaktējas ar attiecīgās valsts aviācijas pārvaldes iestādēm.
16. Perona inspekcijas veikšanai lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs nozīmē inspektoru vai inspektorus.
17. Veicot gaisa kuģa perona inspekciju, jāņem vērā tas, ka gaisa kuģis atrodas ekspluatācijā un bieži vien pārbaudes laiks ir ierobežots. Ja laiks nav pietiekams, tad var tikt veikta daļēja inspekcija. Taču jācenšas ieplānot tā, lai varētu inspekciju veikt pilnībā.
18. Gaisa kuģa perona inspekcijas veikšanai un atskaitei par inspekciju izmanto CAA veidlapu 210-5-102 no CAA Q Pulse sistēmas.
19. Perona inspekcijas gaitā atklātās neatbilstības tiek atzīmētas atskaitē.
20. Katra neatbilstība satur atsauci uz to konkrēto regulu punktu, kuras prasības nav izpildītas.
21. Visas atklātās neatbilstības tiek analizētas atbilstoši 3.7.4. apakšnodaļā norādītajām procedūrām.
22. Pēc pārbaudes veikšanas inspektors paraksta atskaiti un to iegrāmato gaisa kuģa lietā, izdarot atzīmi audita plānā par veikto inspekciju, norādot atsauci un atskaites numuru. Atskaiti paraksta arī tajos gadījumos, kad visas neatbilstības nav novērstas. Pēc neatbilstību novēršanas atskaiti papildina ar novēršanas datumu un atsauci uz dokumentu, kas apliecina tās novēršanu (parasti neatbilstības novēršanas veidlapa).
	* + 1. **Gaisa kuģa inspekcijas, kas bāzētas uz riska analīzes rezultātiem**
23. Šīs inspekcijas tiek veiktas, ja veicot atklāto neatbilstību analīzi ir atklātas kādas specifiskas neatbilstības, kuras var būt saistītas ar kādu noteiktu gaisa kuģu tipu, ekspluatantu, vai arī kopīgas visiem.
24. Šajā gadījumā lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs pieņem lēmumu veikt specializētu pārbaudi vai pārbaužu sēriju.
25. Šīs pārbaudes tiek fokusētas uz vienu vai arī vienlaicīgi uz vairākiem kritiskiem riska elementiem, kuros atklāts lielāks neatbilstību skaits. Ja veiktās pārbaudes norāda, ka eksistē zināmas problēmas kādā no elementiem, tad šāda veida fokusētas pārbaudes veic arī citiem gaisa kuģie, kuriem nav plānots veikt detalizētas pilnas inspekcijas.
26. Šādu inspekciju veikšanai lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs nozīmē inspektoru vai inspektorus un nosaka kādi kritiskie riska elementi ir jāpārbauda.
27. Inspekcija tiek veikta izmantojot procedūru, kas norādīta detalizētas inspekcijas procedūrā 3.7.3.1. apakšnodaļā, ar to starpību, ka tiek pārbaudīti tikai atsevišķi elementi, kas arī tiek norādīti atskaites (210-5-101) vispārējās informācijas sadaļā. Attiecībā uz tiem elementiem, kuri netiek pārbaudīti, atskaitē izdara atzīmi N/A.
28. Atklātās neatbilstības tiek fiksētās analoģiski kā norādīts iepriekšējās nodaļās.
	* 1. **Neatbilstību analīze, cēloņu noteikšana un darbības**
29. Visas inspekciju rezultātā atklātās neatbilstības, kuras ir atspoguļotas atskaites ziņojumos tiek ievadītas arī datorizētajā neatbilstību reģistrā.
30. Visām neatbilstībām ir jāsatur atsauce uz konkrēto regulas punktu, kurš nav ticis ievērots.
31. Par visām atklātām neatbilstībām gaisa kuģa īpašnieks vai ekspluatants ir jāinformē rakstiski.
32. Katrai neatbilstībai tiek piešķirts kārtas numurs, kas sastāv no ACAM, reģistrācijas zīmes trīs p’dējiem burtiem, gada pēdējiem diviem burtiem un neatbilstības kārtas Nr. ,piem ACAM-BBL-09-001.
33. Visas neatbilstības, kas atklātas pārbaudes laikā, gaisa kuģa īpašniekam vai ekspluatantam ir jānovērš noteiktā laikā un par to jāziņo LV CAA izmantojot neatbilstību novēršanas atskaites veidlapu LV CAA F 200 AF.
34. Katrai neatbilstībai tiek veikts riska novērtējums un cēloņu analīze.
35. 1. Līmeņa neatbilstību gadījumā ir jāpieņem mēri, lai apturētu vai anulētu attiecīgi lidojumderīguma sertifikātu vai lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu.
36. 2. Līmeņa neatbilstību gadījumos īpašniekam vai ekspluatantam tiek dots laiks trūkumu novēršanai, kas parasti nepārsniedz 3 mēnešus. Nepieciešamības gadījumā šis periods var tikt pagarināts, ja īpašnieks ir iesniedzis rakstisku lūgumu ar izklāstītiem cēloņiem. Lēmumu par to pieņem atbildīgais inspektors, to saskaņojot ar nodaļas vadītāju.
	* + 1. **Riska novērtējus (Risk assesment)**
37. Katrai atklātajai neatbilstībai ir jāizvērtē riska faktors. To parasti veic inspektors, kurš veicis pārbaudi, nepieciešamības gadījumā piesaistot arī citus speciālistus.
38. Riska izvērtējums sastāv no neatbilstības nopietnības (svarīguma) un tās iespējamības izvērtējuma. Risks= svarīgums x iespējamība.
39. Neatbilstības svarīgums tiek izvērtēts pēc piecām pakāpēm:
* 1 nesvarīgs;
* 2 maznozīmīgs;
* 3 nopietns;
* 4 kritisks;
* 5 katastrofāls’
1. Neatbilstību iespējamība arī tiek izvērtēta pēc 5 pakāpēm:
* 1 praktiski neiespējami;
* 2 reis;
* 3 gadījuma raksturs;
* 4 samērā bieži;
* 5 bieži.
1. Atkarībā no izvērtējuma iespējami dažādi riska līmeņi:
* Zems risks (2. Līmenis);
* Vidējs risks (2. Līmenis);
* Augsts risks (1. Līmenis).
1. Risks tiek novērtēts izmantojot sekojošu tabulu:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Nozīmīgums | 5 |  |  |  |  |  |
| 4 |  |  |  |  |  |
| 3 |  |  |  |  |  |
| 2 |  |  |  |  |  |
| 1 |  |  |  |  |  |
|  | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Iespējamība |

|  |
| --- |
|  |

 Zaļš- Zems risks

|  |
| --- |
|  |

Dzeltens- Vidējs risks

|  |
| --- |
|  |

Sarkans- Augsts risks

1. Riska novērtējums tiek atspoguļots inspekciju atskaitēs neatbilstību sadaļā kā arī neatbilstību reģistrā kompjuterizētā sistēmā. Tiek norādīts kopējais riska līmenis, kā arī izvērtējums atsevišķi svarīgumam un iespējamībai. (Piemēram: Vidējs, N3, I4)
	* + 1. **Cēloņu (iemeslu) analīze (Root cause analysis)**
2. Katrai atklātai neatbilstībai tiek veikta cēloņa analīze, lai noskaidrotu neatbilstības cēloni, tādējādi nosakot to sfēru, kā rezultātā neatbilstība radās. Noskaidrojot neatbilstības cēloni, tiek noskaidrota arī tā sfēra, kurā nepieciešami uzlabojumi. No cēloņa analīzes rezultāta ir atkarīgas turpmākās rīcības.
3. Cēloņu analīzi parasti veic tas pats inspektors, kurš veicis inspekciju. Cēloņa analīze tiek veikta kopīgi ar gaisa kuģa īpašnieku/ ekspluatantu, nepieciešamības gadījumā piesaistot arī citus ekspertus.
4. Neatbilstību cēloņi tiek novērtēti šādās kategorijās:
* Iesaistīto personu nepietiekams kompetences līmenis (Competence);
* Procedūru neatbilstība (vai to neievērošana, kas saistīta ar kādu no citiem faktoriem) (Procedures);
* Nepietiekama attieksme pret veicamo darbu (Attitude);
* Nepietiekami resursi (Resources);
* Cilvēka kļūda (Human error).
1. Katras neatbilstības cēlonis tiek izvērtēts pēc sekojošas shēmas:
* Izvērtēt, vai pastāv **procedūras:**
* Ja **nē,** tad noteikt cēloni, kurš var būt viens no sekojošiem;
* **Human error; Resources; Attitude; Competence**.
* Ja procedūras **pastāv,** tad jāizvērtē, vai tās tiek pildītas:
* Ja nē, tad jāizvērtē vai **apzināti vai nē:**
* **Ja apzināti**, tad cēlonis ir **Attitude**;
* **Ja neapzināti**, tad jāizvērtē **personāla sagatavotība** (training) un iespējamais cēlonis ir vai nu **Resources vai Competence;**
* Ja **procedūras tiek pildītas**, tad jāizvērtē vai **procedūras ir adekvātas** un vai tās nepieciešams uzlabot. Šajā gadījumā cēlonis ir **Procedures**.
1. Katras neatbilstības cēloņi ir jānorāda pārbaudes atskaitēs kā arī datorizētā neatbilstību uzskaites sistēmā, norādot vienu no cēloņiem. Iespējama vairāku cēloņu kombinācija.
	* + 1. **Darbības**
2. Atkarībā no riska izvērtēšanas rezultātiem ir nepieciešams veikt darbības stāvokļa izlabošanai.
3. Zema riska gadījumā jāizvērtē, vai šis neatbilstības ir sistemātiskas vai gadījuma raksturs. Ja tām ir gadījuma raksturs, tad nekādas papildus darbības nav nepieciešamas.
4. Vidēja riska gadījumā ir jāpalielina pārbaužu intensitāte, attiecinot tās arī uz citiem gaisa kuģiem. Šajā gadījumā nepieciešams papildināt apsekošanas programmu, ietverot tajā tos riska elementus, kuros atklātas šādas neatbilstības.
5. Augsta riska gadījumos ir nepieciešams pieņemt nekavējošus mērus vai nu apturot lidotspējas sertifikāta vai lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta darbību.
6. Ja atklātā neatbilstība ir saistīta ar gaisa kuģa projektu, tad par to informē tipa sertifikāta īpašnieku un par tipu atbildīgo institūciju (EASA attiecībā uz Eiropas produktiem, kuriem ir EASA izdots tipa sertifikāts).
7. Ja neatbilstība saistīta ar nepilnībām tehniskā apkopē vai lidotspējas uzturēšanā, tad par to rakstiski informē gaisa kuģu tehniskās apkopes nodaļas vadītāju;
	1. Saņemot šādu informāciju, tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru, kurš izskata šo neatbilstību,
	2. Šādas neatbilstības izskatīšana notiek atbilstoši procedūrai, kura apraksta ārpuskārtas inspekcijas (4.6.3.3.), pieņemot attiecīgus mērus pret iesaistīto personu vai organizāciju;
8. Ja nepilnības konstatētas tehniskā apkopē, ko veic Part 66 sertificēta persona, mēru pieņemšanai informē gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla sertifikācijas nodaļu, iespējamai licences darbības apturēšanai vai ierobežošanai.
9. Visas šiš darbības un gala rezultātā pieņemtie mēri tiek atspoguļoti neatbilstību reģistrā un pārbaužu veikšanas atskaitēs.

**3.7.5. Detalizētas gaisa kuģa dokumentācijas pārbaudes un fiziskas inspekcijas veikšanas palīgmateriāls**

EASA izpildirektora Lēmuma 2013/005/R pielikums.

Tajā ir aprakstīti (angļu valodā), tas darbības, kuras nepieciešams veikt, pārbaudot atsevišķus kritiskos riska elementus. Šo informāciju izmanto veicot pilnas ACAM inspekcijas.

Tukša lappuse

|  |  |
| --- | --- |
| **A1 (KRE 12) Type design and changes to type design**  | The type design is the part of the approved configuration of a product, as laid down in the TCDS, common to all products of that type. With the exception of changes contained in the certification specifications referred to in Part 21 point 21A.90B or 21A.431B of the Annex (Part 21) any changes to type design shall be approved and, for those embodied, shall be recorded with the reference to the approval |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| The type design consists of: 1. the drawings and specifications, and a listing of those drawings and specifications, necessary to define the configuration and the design features of the product (i.e. the aircraft, its components, etc.) shown to comply with the applicable type-certification basis and environmental protection requirements; 2. information on materials and processes and on methods of manufacture and assembly of the product necessary to ensure the conformity of the product; 3. an approved Airworthiness Limitation Section (ALS) of the Instructions for Continued Airworthiness (ICA); and 4. any other data necessary to allow by comparison the determination of the airworthiness, the characteristics of noise, fuel venting, and exhaust emissions (where applicable) of later products of the same type. The individual aircraft design is made of the type design supplemented with changes to the type design (e.g. modifications) embodied on the considered aircraft. Depending on the product State of Design, Bilateral Agreements and/or Agency decisions on acceptance of certification findings exist and should be taken into account. | 1. Use the current type certificate data sheets (airframe, engine, propeller as applicable) and check that the aircraft conforms to its type design (correct engine installed, seat configuration, etc.). 2. Check that changes have been approved properly (approved data is used, and a direct relation to the approved data). 3. Check for unintentional deviations from the approved type design, sometimes referred to as concessions, divergences, or non-conformances, Technical Adaptations, Technical Variations, etc. 4. Check cabin configuration (LOPA). 5. Check for embodiment of STC’s, and, if any Airworthiness Limitations Section (ALS)/ FM/MEL/WBM and revisions are needed, they have been approved and complied with. a. Aircraft S/N applicable b. Applicable engines c. Applicable APU d. Max. certified weights e. Seating configuration f. Exits 6. Check that the individual aircraft design/configuration is properly established and used as a reference  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21.A.31 - EASA Part 21.A.41 - EASA Part 21.A.61 - EASA Part 21.A.90A - EASA Part 21.A.90B - EASA Part M.A.304 - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.401  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The aircraft does not remain in conformity with the TCDS / STC and any conditions shown upon it.Changes are not approved.Change of the A/C is not incorporated in the records.Repetitive inspection requirements of the TCDS or changes have not been implemented into the AMP |

|  |  |
| --- | --- |
| **A 2 (KRE 1) Airworthiness limitations** | An airworthiness limitation is a boundary beyond which an aircraft or a component thereof must not be operated, unless the instruction(s) associated with this airworthiness limitation is complied with. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| Airworthiness limitations are exclusively associated with instructions whose compliance is mandatory as part of the type design. They apply to some scheduled or unscheduled instructions that have been developed to prevent and/or to detect the most severe failure. They mainly apply to maintenance (mandatory modification, replacement, inspections, checks, etc., but can also apply to instructions to control critical design configurations (for example Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) for the fuel tank safety). | 1. Check that the Aircraft Maintenance Programme (AMP) reflects airworthiness limitations and associated instructions (standard or alternative) issued by the relevant design approval holders and is approved by the competent authority. 2. Check that the aircraft and the components thereof comply with the approved AMP. 3. Check the current status of life-limited parts. The current status of life-limited parts is to be maintained throughout the operating life of the part. Typical Airworthiness Limitation items: - Safe Life ALI (SL ALI)/Life limited parts, - Damage Tolerant ALI (DT ALI)/Structure, including ageing aircraft structure, - Certification Maintenance Requirements (CMR), - Ageing Systems Maintenance (ASM), including Airworthiness Limitations for Electrical Wiring Interconnection System (EWIS), - Fuel Tank Ignition Prevention (FTIP)/Flammability Reduction Means (FRM), - CDCCL, check wiring if any maintenance carried out in same area - wiring separation, - Ageing fleet inspections mandated through ALS or AD are included in the AMP.  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21A.31 - EASA Part 21A.61 - EASA CS 22.1529 - EASA CS 23.1529, Appendix G, para. G25.4 - EASA CS 25.1529, Appendix H, para. H25.4 - EASA CS 27.1529, Appendix A, para. A27.4 - EASA CS 29.1529, Appendix A, para. A29.4 - EASA CS 31HB.82 - EASA CS-APU 30 - EASA CS-E 25 - EASA CS-P 40 - EASA CS VLR.1529, Appendix A, para. A.VLR.4 - EASA Part M.A.302 - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.710(a)(7)  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:ALI items have not been complied with at the prescribed intervals. These tasks have been varied by the operator’s AMP variation procedure.The control of ALI/CMR items has failed.Airworthiness limitations used in the A/C AMP had a revision 9 while revision 11 was available. Quick scan showed that revision 11 limitations were not exceeded. |

|  |  |
| --- | --- |
| **A 3 (KRE 14) Airworthiness Directives** | An Airworthiness Directive means a document issued or adopted by the Agency, which mandates actions to be performed on an aircraft to restore an acceptable level of safety, when evidence shows that the safety level of this aircraft may otherwise be compromised (Part 21A.3B).  |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| Any Airworthiness Directive issued by a State of Design for an aircraft imported from a third country, or for an engine, propeller, part or appliance imported from a third country and installed on an aircraft registered in a Member State, shall apply unless the Agency has issued a different Decision before the date of entry into force of that airworthiness directive. | 1. Check if all ADs applicable to the airframe, engine(s), propeller(s) and equipment have been incorporated in the AD-status, including their revisions. 2. Check records for correct AD applicability (including ADs incorrectly listed as non-applicable). 3. Check by sampling in the current AD status that applicable ADs have been or are planned to be (as appropriate) carried out within the requirements of these Airworthiness Directives, unless otherwise specified by the Agency (AMOC). 4. Check that applicable ADs related to maintenance are included into the Aircraft Maintenance Programme. 5. Check that task-cards correctly reflect AD requirements or refer to procedures and standard practises referenced in ADs. 6. Sample during a physical survey some ADs for which compliance can be physically checked.  |
| Reference documents: EASA |

|  |
| --- |
| - EASA PART 21.A.3B - EASA PART 21.B.60 - EASA PART 21.B.326 - EASA PART 21.B.327 - EASA PART M.A.201 & AMC M.A.201(h) § 4 - EASA PART M.A.303 - EASA PART M.A.305 § (d) & (h) - EASA PART M.A.401 § (a) & (b) - EASA PART M.A.501 § (b) - EASA PART M.A.503 § (a) - EASA PART M.A.504 § (a) 2 - EASA PART M.A.504 & AMC M.A.504(c) § 1 (f) - EASA PART M.A.613 & AMC M.A.613(a) § 2.4.3, 2.5.2, 2.6.1(h) & 2.8(b) - EASA PART M.A.708 § (b)8 - EASA PART M.A.709(a) - EASA PART M.A.710 § (a)5 - EASA PART M.A.801 & AMC M.A.801(h)  |

 |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:There is a non-compliance with a mandatory requirement. (State of Design ADs, EASA ADs, State of Registry ADs). A repetitive action has not been implemented in AMP.All the requirements of the AD are not met before the aircraft is released to service.An AD is overrun. |

|  |  |
| --- | --- |
| **B 1 (KRE 3) Aircraft documents** | Aircraft certificates and documents necessary for operations. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| The aircraft certificates and documents necessary for operations may include, but are not necessarily limited to: - Certificate of Registration; - Certificate of Airworthiness; - Noise certificate; - Aircraft certificate of release to service; - Technical log book, if required; - Airworthiness Review Certificate; - Etc.  | 1. Check that all certificates and documents pertinent to the aircraft and necessary for operations (or copies, as appropriate) are on board. 2. Check C of A modification/Aircraft identification. 3. Check that noise certificate corresponds to aircraft configuration. 4. Check Permit to fly and Flight Condition when necessary. 5. Check that there is an appropriate aircraft certificate of release to service.  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21 Subpart H - 21.A.175 - 21.A.177 - 21.A.182 - Part 21 Subpart I - Part 21 Subpart P - EASA Part 21 Subpart Q - 21.A.801 - 21.A.807 - EASA Part M.A.201(a)(2) - EASA Part M.A 801

|  |
| --- |
| - EASA PART 21.A.3B - EASA PART 21.B.60 - EASA PART 21.B.326 - EASA PART 21.B.327 - EASA PART M.A.201 & AMC M.A.201(h) § 4 - EASA PART M.A.303 - EASA PART M.A.305 § (d) & (h) - EASA PART M.A.401 § (a) & (b) - EASA PART M.A.501 § (b) - EASA PART M.A.503 § (a) - EASA PART M.A.504 § (a) 2 - EASA PART M.A.504 & AMC M.A.504(c) § 1 (f) - EASA PART M.A.613 & AMC M.A.613(a) § 2.4.3, 2.5.2, 2.6.1(h) & 2.8(b) - EASA PART M.A.708 § (b)8 - EASA PART M.A.709(a) - EASA PART M.A.710 § (a)5 - EASA PART M.A.801 & AMC M.A.801(h) |

 |
| Possible findings |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **B 2 (KRE 9) Flight Manual** | A manual, associated with the certificate of airworthiness, containing operational limitations, instructions and information necessary for the flight crew members for the safe operation of the aircraft. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| The Flight Manual needs to reflect the current status/configuration of the aircraft. When it does not, it may provide flight crew members with wrong information. This may lead to errors and/or to override limitations that could contribute to severe failure. | 1. Check the conformity of the Flight Manual (FM), latest issue, with aircraft configuration, including modification status, (AD, SB, STC etc.). 2. Check: - the FM approval, revision control, Supplement to FM; - the impact of modification status on noise and weight & balance; - additional required manuals (QRH/FCOM/OM-B etc.); - FM limitations.  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21.A.174(b), 2(iii), (b), 3(ii) - EASA Part 21.A.204(b)1(ii), (b)2(i) - EASA Part M.A. 305, AMC M.A. 305(d) - EASA Part M.A.710(a), 2 - EASA Part M.A. 710(c), 2 - EASA AMC M.A.710(a), 1 - EASA AMC M.A.901(b), (g) - EASA AMC M.A.902(b), 3 - EASA AMC M.A.904(a), 2(c) and (k) - EASA AMC M.A.904(b), (c)  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The AFM is not amended within a reasonable timescale.The AFM does not reflect the configuration of the aircraft, including modification status, (SB, STC).AFM contains inappropriate supplements.The AFM is not correctly amended. |

Brīva lappuse

|  |  |
| --- | --- |
| **B 3 (KRE 10) Mass & balance** | Mass and balance data is required to make sure the aircraft is capable of operating within the approved envelope. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| The mass and balance report needs to reflect the actual configuration of the aircraft. When it does not, the aircraft might be operated outside the certified operating envelope. | 1. Check that mass and balance report is valid, considering current configuration. 2. Make sure that modifications and repairs are taken into account in the report. 3. Check that equipment status is recorded on the mass and balance report. 4. Compare current mass and balance report with previous report for consistency  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part M.A.305(d)5 - EASA Part M.A.708(b)(10) - EASA Part M.A.710(a)(9),AMC M.A.710 (1) - EASA Part-CAT: CAT.POL.MAB.100 and related AMCs/GM  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The aircraft mass and balance data is not in conformity with the requirements of the NAA/EU-OPS, including reweighing if appropriate.The system for recording progressive mass and balance changes has failed.The mass and balance schedule does not reflect the current status of the aircraft.The mass and balance calculations are not based on the information contained on the TCDS, in the AFM, in a ‘weighing manual’ or similar document.The data on the latest mass and balance schedule has not been used for calculating the operating mass of the aircraft.No weight corrections after painting |

Brīva lappuse

|  |  |
| --- | --- |
| **B 4 (KRE 2) Markings & placards** | Markings and placards are defined in the individual aircraft type design. Some information may also be found in the TCDS, the Supplemental Type Certificates (STC), the FM, the AMM, the IPC, etc. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| Markings and placards on instruments, equipment, controls, etc. shall include such limitations or information as necessary for the direct attention of the crew during flight. Markings and placards or instructions shall be provided to give any information that is essential to the ground handling in order to preclude the possibility of mistakes in ground servicing (e.g. towing, refuelling) that could pass unnoticed and that could jeopardise the safety of the aircraft in subsequent flights. Markings and placards or instructions shall be provided to give any information essential in the prevention of passenger injuries. National registration markings must be installed. They include registration, possible flag, fireproof registration plate. Product data plates must be installed. When markings and placards are missing, or unreadable, or not properly installed, mistakes or aircraft damages may occur and could subsequently contribute to a severe failure. |

|  |
| --- |
| 1. Check that the required markings and placards are installed on the aircraft, especially the emergency exit markings instructions and passenger information signs and placards. 2. Check that all installed placards are readable. 3. Check the Flight Manual versus the instruments. (General Aviation usually). 4. Check registration markings, including State of Registry fireproof nameplate. 5. Check product data plates. Examples of markings & placards: - door means of opening, - each compartment’s weight/load limitation/placards stating limitation on contents, - passenger information signs, including no smoking signs, - emergency exit marking, - pressurised cabin warning, - calibration placards, - cockpit placards and instrument markings, - O² system information data, - accesses to the fuel tanks with flammability reduction means (CDCCL), - fuelling markings (fuel vent, fuel dip stick markings), - EWIS identification, - towing limit markings, - break-in markings, - inflate tyres with nitrogen, - RVSM + static markings.  |

 |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21A.175 - EASA Part 21A.715 - EASA Part 21A.801 - EASA Part 21A.803 - EASA Part 21A.804 - EASA Part 21A.805 - EASA Part 21A.807 - relevant CS for the aircraft type being inspected - EASA Part M.A.501 - EASA Part M.A.710(c) - EASA AMC M.A.504(e) - EASA AMC M.A.603(c) - EASA AMC M.A.904(a)(2), para. 2.f. & 2.k.  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:Markings and placards required by the type design or STC are not present, incorrect or damaged. These include placards required by the regulatory codes (EU-OPS), the TCDS, in the AFM, AMM or similar Manuals.Placard instruction for release of secondary hold open device for the cargo doors does not reflect the installed configuration. |

|  |  |
| --- | --- |
| **B 5 (KRE 7) Operational requirements** | Requirements for the type of operation are complied with (e.g. equipment, documents, approvals) |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| This includes all equipment required by the applicable operational code including national requirements. In case of malfunction, it can create a hazardous situation. Especially emergency equipment needs attention during this inspection. | 1. Check permits & approvals required for type of operation. 2. Check for the presence and serviceability of equipment required by operational approvals. 3. Check safety equipment, check that emergency equipment is readily accessible  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part M.A.201(a)(2) - EASA Part 21 Subpart I - EASA Part-CAT, Subpart D ‘Instruments, Data and Equipment  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The equipment is not serviceable or not installed.The equipment is not approved, if approval is required (TSO/ETSO).The location of equipment is not shown in the operator’s Cabin Safety Manual or similar documents.Emergency Equipment is not readily accessible. |

Tukša lappuse

|  |  |
| --- | --- |
| **B 6 (KRE 3, 8) Defect management** | Defect management requires a system whereby information on faults, malfunctions, defects and other occurrences that cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft is captured. This system should be properly documented. It includes, amongst others, the MEL system, the CDL system and deferred defects management |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| This KRE addresses the effectiveness of defect management, it should also consider defects found during the physical inspection |

|  |
| --- |
| 1. Check that the deferred defects have been identified, recorded, and rectified/deferred in accordance with approved procedures and within approved time limits. 2. Check that operations outside published approved data have only been performed under a Permit to Fly or under flexibility provisions (Basic Regulation Article 14). Sample on: a. TLB and hold item list, b. maintenance task cards, c. engine shop report, d. (major) component shop report, e. maintenance/repair/modification working party files after embodiment of modifications or repairs, f. occurrence reporting data, g. communications between the user of maintenance data and the maintenance data author in case of inaccurate, incomplete, ambiguous procedures and practices. 3. Check that the consequences of the deferral have been managed with Operation/Crew. 4. Check that defects are being deferred in accordance with approved data (current revision of the MEL, CDL, aircraft maintenance programme). 5. Compare physical location of parts/serial numbers with recorded locations to identify undocumented parts swaps for troubleshooting.  |

 |
| Reference documents: EASA |

|  |
| --- |
| - EASA Part M.A.301(2) - AMC M.A.301-2 - EASA Part M.A.403 - AMC M.A.710(a) Airworthiness review - EASA Part 145.A.60 - EASA Part 145.A.45(c) - EASA Part 21 AMC 20-8 - EU Directive 2003/42/EC on occurrence reporting  |

 |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The aircraft has been released to service outside the MEL.The MEL time period has overrun.Time limit of MEL has been incorrectly used.The MEL has been used to defer recurrent defects.Maintenance actions required by the MEL haven’t been carried out.‘Non-airworthiness defects’ have been incorrectly assessed.The aircraft was released with parts missing, outside the CDL.The performance penalty from the CDL item was not followed.The control of CDL items has failed. |

|  |  |
| --- | --- |
| **C 1 (KRE 13) Aircraft Maintenance Programme** | A document which describes the specific scheduled maintenance tasks and their frequency of completion, related standard maintenance practices and the associated procedures necessary for the safe operation of those aircraft to which it applies |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
|

|  |
| --- |
| The Aircraft Maintenance Programme (AMP) is intended to include scheduled maintenance tasks, the associated procedures and standard maintenance practises. It also includes the reliability programme, when required. Tasks included in the maintenance programme can originate from: - tasks for which compliance is mandatory: instructions specified in repetitive Airworthiness Directives (AD), or in the Airworthiness Limitations Section (ALS), which may include Certification Maintenance Requirements (CMRs). The ALS is included in the Instructions for Continuing Airworthiness (ICA) of a design approval holder; - tasks for which compliance is recommended: additional instructions specified in the Maintenance Review Board Report (MRBR), the Maintenance Planning Document (MPD), Service Bulletins (SB), or any other non-mandatory continuing airworthiness information issued by the design approval holder; - additional or alternative instructions proposed by the owner or the continuing airworthiness management organisation once approved in accordance with point M.A.302(d)(iii); The AMP shall contain details, including frequency, of all maintenance to be carried out, including any specific tasks linked to the type and the specificity of operations  |

 | **Review of AMP contents:** 1. Check that the AMP properly reflects mandatory continuing airworthiness instructions (ALIs, CMRs (the latest source documents’ revision. Sample check that tasks are implemented within approved compliance times and that no tasks have been omitted. 2. Check how recommended scheduled maintenance tasks (such as TBO intervals, recommended through Service Bulletins, Service Letters, etc…, the latest source documents’ revision) are considered when updating the AMP. If applicable, check embodiment policy as required by M.A.301 point 7. 3. Check that the AMP properly reflects the maintenance tasks specified in repetitive ADs. 4. Check that the AMP properly reflects additional instructions for continuing airworthiness resulting from specific installed equipment or modifications embodied. 5. Check that the AMP properly reflects additional instructions for continuing airworthiness resulting from repairs embodied. 6. If applicable, check that the AMP properly reflects additional maintenance tasks required by specific approvals (e.g. RVSM, ETOPS, MNPS, B-RNAV). 7. Check for any additional scheduled maintenance measures required due to the use of the aircraft and the operational environment. 8. If applicable, check for proper identification of pilot-owner maintenance tasks and identification of the pilot-owner(s) or the alternative procedure described in AMC M.A.803 point 3. 9. Check approval status of additional or alternative instructions (M.A.302(d)(iii)). 10. Check if a reliability programme is present and active when required. 11. Check if the AMP used is valid for the aircraft, is approved and is amended correctly. 12. Check if tasks are performed within the value(s) quoted in AMP and the source documents 13. Sample check that no task has been omitted without justifications accepted by the Competent Authority (at the time of decision). 14. Check the reporting of performed scheduled maintenance into the records system. 15. Analyse the effectiveness of the AMP and reliability by reviewing the unscheduled tasks.  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part M.A.302 and its AMC. - EASA Part M.A.708(b)(1), (2), (4) - EASA Part M.A.803 and its AMC  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:The AMP approval or amendment state is incorrect (tasks deleted or escalated without approval).Transposition of tasks into and out of a computer system is at fault.Task card errors exist.The AMP is not being complied with. (e.g. Main landing gear truck beam has a MRB task. It could not be shown that this task was monitored/ performed.)Feedback of task card errors not being addressed.MP variations have been issued incorrectly or have over-run.The manufacturer inspection criteria and conditions are not being followed to facilitate inspections.Repetitive inspection requirements of non-mandatory SB’s have not been implemented into the AMP.Operator’s assessment of effectivity not completed. |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **C 2 (KRE 5) Component control** |

|  |
| --- |
| The component control should consider a twofold objective for components maintenance: - maintenance for which compliance is mandatory. - maintenance for which compliance is recommended  |

 |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| Depending on each maintenance task, accomplishment is scheduled or unscheduled. Refer to KRE C.1 ‘Aircraft Maintenance Programme’. Components affected by scheduled maintenance: Life-limited components are of two types: - components subject to a certified life limit; - components subject to a service life limit. Components with a certified life-limit must be permanently removed from service when, or before, their operating limitation is exceeded. The life limitation is controlled at the component level (in opposition to aircraft level). Components subject to a service life (‘time controlled components’) include the following: - components for which removal and restoration are scheduled, regardless of their level of failure resistance. Reference is made to hard time components: They are subject to periodic maintenance dealing with a deterioration that is assumed to be predictable (the overall reliability invariably decreases with age): Failure is less likely to occur before restoration is necessary; - components for which failure resistance can reduce and drop below a defined level: Inspections are scheduled to detect potential failures. Reference is made to ‘On-condition’ components: They are called such because components, which are inspected, are left in service (no further maintenance action taken) on the condition that they continue to meet specified performance standards. Notes: 1. Restoration tasks for hard time components are not the same as ‘On-condition’ tasks, since they do not monitor gradual deterioration, but are primarily done to ensure the item may continue to remain in service until the next planned restoration. 2. Components subject to ‘condition-monitoring’ are permitted to remain in service without preventive maintenance until functional failure occurs. Reference is made to ‘fly-to-failure’. Such components are subject to unscheduled tasks. | 1. Check that the mandatory maintenance tasks are identified as such and managed separately from recommendations. 2. Sample check installed components (PN and SN) against aircraft records: a. Correct Part Number and Serial Number installed. b. Correct authorised release document available. 3. Check the current status of time-controlled components, with due consideration to deferred items. They must identify: a. The affected components (Part Number and Serial Number). b. For components subject to a repetitive task: the task description and reference, the applicable threshold/interval, the last accomplishment data (date, the component’s total accumulated life in Hours, Cycles, Landings, Calendar time, as necessary) and the next planned accomplishment data. c. For components subject to an unscheduled task: the task description and reference, the accomplishment data (date, the component’s total accumulated life in Hours, Cycles, Landings, Calendar time, as necessary). Pay attention to ETOPS and CDCCL components. 4. Check current status of life-limited components. This status can be requested upon each transfer throughout the operating life of the part: a. The life limitation, the component’s total accumulated life, and the life remaining before the component’s life limitation is reached (indicating Hours, Cycles, Landings, Calendar time, as necessary). b. If relevant for the determination of the remaining life, a full installation history indicating the number of hours, cycles or calendar time relevant to each installation on these different types of aircraft/engine. 5. Check if the aircraft maintenance programme and reliability programme results impact the component control. 6. Check that life-limited and time controlled components are correctly marked during a physical survey  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21.A.805 - EASA Part M.A.302 - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.501 - EASA Part M.A.503 - EASA Part M.A.710  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:Parts that have an ultimate / overhaul service life limit and have exceeded their approved lives.The control system for such life limitations has failed. |

|  |  |
| --- | --- |
| **C 3 (KRE 6) Repairs** | All repairs and unrepaired damage/degradations need to comply with the instructions of the appropriate maintenance manual (e.g. the SRM, the AMM, the CMM) . With the exception of repairs contained in the certification specifications referred to in Part 21 point 21A.90B or 21A.431B of the Annex (Part 21), all repairs not defined in the appropriate maintenance manual need to be appropriately approved and recorded with the reference to the approval. This includes any damage or repairs to the aircraft/engine(s)/propeller(s), and their components. |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| The data substantiating repairs should include, but is not limited to, the damage assessment, the rationale for the classification of the repair, the evidence the repair has been designed in accordance with approved data, i.e. by reference to the appropriate manual, procedure or to a Part 21 repair design approval, the drawings/material and accomplishment instructions, as well as the maintenance and operational instructions. ‘Repair status’ means a list of: - the repairs embodied since the original delivery of (and still existent upon) the aircraft/engine/propeller/component; and - the un-repaired damage/degradations. It also includes, either directly or by reference to supporting documentation (i.e. repair files), the substantiating data supporting compliance with the applicable airworthiness requirements. The repair status should identify the repair file reference, the repair classification, the repaired item (i.e. aircraft/engine/propeller/component, and a precise location if necessary), and the date and total life in FH/FC accumulated by the item at the time of repair or finding of the un-repaired damage/degradations. Cross-reference to the aircraft maintenanThe data substantiating repairs should include, but is not limited to, the damage assessment, the rationale for the classification of the repair, the evidence the repair has been designed in accordance with approved data, i.e. by reference to the appropriate manual, procedure or to a Part 21 repair design approval, the drawings/material and accomplishment instructions, as well as the maintenance and operational instructions. ‘Repair status’ means a list of: - the repairs embodied since the original delivery of (and still existent upon) the aircraft/engine/propeller/component; and - the un-repaired damage/degradations. It also includes, either directly or by reference to supporting documentation (i.e. repair files), the substantiating data supporting compliance with the applicable airworthiness requirements. The repair status should identify the repair file reference, the repair classification, the repaired item (i.e. aircraft/engine/propeller/component, and a precise location if necessary), and the date and total life in FH/FC accumulated by the item at the time of repair or finding of the un-repaired damage/degradations. Cross-reference to the aircraft maintenance programme should also be included, as necessary. Depending on the product State of Design, Bilateral Agreements and/or Agency Decisions on acceptance of certification findings exist and should be taken into account for the determination of acceptable data for repairs ce programme should also be included, as necessary. Depending on the product State of Design, Bilateral Agreements and/or Agency Decisions on acceptance of certification findings exist and should be taken into account for the determination of acceptable data for repairs  | 1. Sample the repair status to confirm it appropriately traces repairs and un-repaired damage/deteriorations. 2. Sample repair files (at least one file for each type of repaired items) to check that repaired and unrepaired damage/deterioration have been assessed against the latest published approved repair data. 3. Check that repair instructions detailed in the repair file comply with published approved repair data. 4. Check that major repairs resulting in new or amended airworthiness limitations and associated mandatory instructions (including ageing aircraft programme) have been included in the aircraft maintenance programme. 5. Check that new or amended maintenance instructions resulting from repairs have been considered for inclusion in the aircraft maintenance programme. 6. Compare the repair status and the physical status of the repaired aircraft/engine(s)/propeller(s), and their repaired components (physical survey) in order to confirm the accuracy of the repair status. Sample embodied repairs to check their conformity against the repair files (physical survey).  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part 21.A.431A - EASA Part 21.A.431B - EASA Part M.A.304 - EASA AMC Part M.A.304  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:Minor un-repaired damage is not within limits acceptable to the TC-holder, via the SRM or approved data. Repairs are not in accordance with the SRM or an approved repair data.The instructions for continued airworthiness, where specified, have not been incorporated into the maintenance program or properly controlled.Damage (e.g. lightning strikes) has not been assessed.The control of repair items has failed.The repair list does not make reference to the source of approved information regarding the damage or repair. |

Tukša lappuse

|  |  |
| --- | --- |
| **C 3 (KRE 3) Records** | Continuing Airworthiness records are defined in M.A.305 and M.A.306 and related AMCs |
| **Supporting information** | **Typical inspection items** |
| Retention/Transfer of the records is required so that the status of the aircraft and its components can be readily established at any time. Task accomplishment is scheduled (one time or periodically), or unscheduled (e.g. following an event). Aircraft continuing airworthiness records (refer to logbooks, technical logbooks, component log cards or task cards) shall provide the status with regard to: - scheduled tasks: - one-time: life-limited parts status, modification status, repair status. - repetitive: maintenance programme status. - unscheduled tasks  | 1. Check the aircraft continuing airworthiness record system: M.A.305 and M.A.306, as applicable, require that certain records are kept for defined periods. Pay attention to the continuity, integrity and traceability of records: a. integrity: Check the data recorded is legible, b. continuity: Check that records are available for the applicable retention period, c. traceability: Check the link between operator/CAMO and maintenance documentation, traceability to approved data, traceability to appropriate release documents, etc. 2. If applicable, make sure that the tech log system is used correctly, including: a. current aircraft release to service (including the maintenance statement) issued and b. pre-flight inspections signed-off by authorised persons; 3. Check that any maintenance required following abnormal operation/event (such as overspeed, overweight operation, hard landing, excessive turbulence, and operation outside of Flight Manual limitations) has been performed, as applicable  |
| Reference documents: EASA | - EASA Part M.A.305 - EASA Part M.A.306 - EASA Part M.A.307 - EASA Part M.A.801 - EASA AMCs to Part M.A.305 - EASA AMCs to Part M.A.306 - EASA AMC to Part M.A.307  |
| Possible findings | A finding should be categorized in this group if:There is a recording discrepancy in the aircraft continuing airworthiness records.There are poor maintenance records.The list of deferred scheduled maintenance/ items is not up to date or missing.The records are not kept in a manner acceptable to the NAA, for the periods stated in the relevant regulations. Logbooks are not being used where required.There are poor or inaccurate records on operating hours and cycles |

* 1. **SAFA inspekciju rezultātu analīze**
1. Saņemot e-pastu no nodaļas vadītāja, inspektors CAA datorsistēmā darba folderos atver SAFA inspekciju rezultātu analīzes tabulu un ieraksta ailē, kas attiecas uz konkrēto inspekciju savu uzvārdu un informācijas saņemšanas datumu.
2. Atbildīgais inspektors iepazīstas ar SAFA inspekcijā konstatētajām neatbilstībām, kā arī izvērtē visu pieejamo papildus informāciju. Jāņem vērā, ka papildus informācija var parādīties arī vēlāk. Neskaidrību jautājumos, atbildīgais inspektors kontaktējas ar SAFA nacionālo koordinatoru, vai nav pieejama kāda papildus informācija.
3. Tabulas aizpildīšanai līdz izvērtējuma veikšanai var būt nepieciešams ilgāks laika periods.
4. Ja inspektoru neapmierina esošā informācija vai tā nav pilnīga, atbildīgais inspektors to rakstiski pieprasa no ekspluatanta. Visa papildus saņemtā informācija tiek atspoguļota tabulā, norādot atsauci gan uz izejošo, gan ienākošo dokumentu. Informācija ekspluatantam un no ekspluatanta tiek iegrāmatota attiecīgā ekspluatanta lietā. Ja iesaistīta arī tehniskās apkopes organizācija, tad informācija tiek iegrāmatota arī tehniskās apkopes organizācijas lietā.
5. Kad saņemta visa nepieciešamā informācija, inspektors to izvērtē. Izvērtēšanas rezultātā iespējami sekojoši secinājumi:
6. Ja inspektors uzskata, ka SAFA inspekciju rezultātā atklātās neatbilstības maz ietekmē lidojumu drošību un ekspluatants ir pieņēmis atbilstošus mērus nepilnību novēršanai un nekādas papildus darbības nav nepieciešamas, tad inspektors tabulā ar „X” atzīmē aili- Pieņemts zināšanai (Noted). Tabulā norāda savu uzvārdu un atzinuma datumu. Līdz ar to tiek uzskatīts, ka neatbilstība ir izvērtēta.
7. Ja inspektors uzskata, ka informācija norāda to, ka ekspluatants ir novērsis neatbilstības, bet vēl pastāv iespēja, ka līdzīgas neatbilstības var arī atkārtoties arī uz citiem gaisa kuģiem, bet kuru ietekme uz lidojumu drošību nav liela un risks ir zems, tad tiek pieņemts lēmums attiecīgo aspektu pārbaudi iekļaut nākošajā plānotajā ACAM inspekcijā. (Arī uz citiem gaisa kuģiem). Šajā gadījumā arī ir iespējas koriģēt ACAM inspekciju plānu, ja iepriekš nav bijušas plānotas inspekcijas. Tad tabulā atzīmē attiecīgo aili, un papildus lauciņā ieraksta konkrēti, ko un kad iecerēts pārbaudīt vai arī konkrēti kāds izmaiņas izdarītas plānā. Attiecīgo informāciju arī iekļauj ACAM inspekciju plānā. Inspektors aizpilda tabulu, ierakstot savu uzvārdu un atzinuma izdarīšanas datumu. Līdz ar to tiek uzskatīts, ka neatbilstība ir izvērtēta.
8. Ja inspektors uzskata, ka organizācijas sniegtā informācija nav pietiekama un liecina par iespējamiem pārkāpumiem gaisa kuģa lidotspējas uzturēšanā un nav pārliecības, ka visi atklātie pārkāpumi ir pienācīgi ņemti vērā, tad tiek veikta ārkārtas gaisa kuģa ACAM inspekcija „Ramp Chech” ajomā. Tabulā ar „X” tiek atzīmēta attiecīgā aile, papildus lauciņā norādot atsauci uz ārpuskārtas inspekcijas atskaiti. Tādā veidā SAFA neatbilstība tiek pārbaudīta atsevišķā inspekcijā ACAM programmas ietvaros. SAFA analīzes tabulā inspektors norāda savu uzvārdu un apstiprinājuma vēstulesapstiprinājuma vēstules izdarīšanas datumu.

TUKŠA LAPPUSE