



## Gaisa kuģu lidotspēja un tehniskā apkope

Publicēts: 25.08.2022.

Par pārvaldības sistēmas ieviešanu tehniskās apkopes organizācijās

Kā Jūs jau esat informēti, Eiropas Savienības Komisija 2021. gada 8. novembrī pieņēma Komisijas īstenošanas regulu 2021/1963 ar ko Regulu (ES) Nr. 1321/2014 groza attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmām tehniskās apkopes organizācijās, kā arī labo minēto regulu. Šī regula tiek piemērota no 2022. gada 2. decembra. Ņemot vērā to, ka šie grozījumi būtiski ietekmē tehniskās apkopes organizāciju darbību, ir noteikts pārejas periods līdz 2024. gada 2. decembrim, kura laikā, visām tehniskās apkopes organizācijām, kurām 2022. gada 2. decembrī ir spēkā esošs sertifikāts par atbilstību Komisijas regulas (ES) 1321/2014 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (turpmāk tekstā- regula 1321/2014) II pielikuma (145. daļas) prasībām, ir jāievieš jaunās prasības. Regulas 1321/2014 4. pants ir papildināts ar sekojošu 7. punktu:

*"7. Atkāpjoties no II pielikuma (145. daļas) 145.B.350. iedaļas d) punkta 1) un 2) apakšpunkta, tehniskās apkopes organizācija, kurai ir derīgs apstiprinājuma sertifikāts, kas izdots saskaņā ar II pielikumu (145. daļu), var līdz 2024. gada 2. decembrim novērst konstatējumus par neatbilstībām saistībā ar II pielikuma prasībām, kas ieviestas ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2021/1963.*

*Ja līdz 2024. gada 2. decembrim organizācija nav novērsusi konstatētās neatbilstības, apstiprinājuma sertifikātu pilnīgi vai daļēji atsauc, ierobežo vai aptur."*

Organizācijām, kurām pirmreizēji tiek izsniegts tehniskās apkopes organizācijas sertifikāts pēc 2022. gada 2. decembra, ir pilnībā jāatbilst grozītās regulas prasībām un pārejas periods netiek piemērots.

Ar šo vēstuli gribu Jūs papildus informēt par veiktajiem grozījumiem, kā arī ieskicēt tos principus, kādus ievēros Valsts aģentūra "Civilās aviācijas aģentūra" (turpmāk tekstā- CAA) nodrošinot pašlaik darbojošos organizāciju pāreju uz atbilstību jaunās/grozītās regulas prasībām.

Grozītā regula 1321/2014 tiek piemērota no 2022. gada 2. decembra. Tas nozīmē, ka, sākot no šī datuma, CAA visus auditus un inspekcijas veiks atbilstoši jaunajiem nosacījumiem. Visi esošie apstiprinājuma sertifikāti paliek spēkā negrozīti. Papildus auditu netiek veikti. Veicot jebkādu organizācijas auditu pēc 2022. gada 2. decembra ("*intermediate*", "*change*" vai "*continuation*"), organizācijām, kuras nav ieviesušas jauno sistēmu un iesniegušas pieteikumu izmaiņām, par tiem regulas punktiem, kas ir no jauna ieviesti, tiks noformēta vispārēja pārejas laika neatbilstība ar novēršanas laiku līdz 2022. gada 2. decembrim.

Šis neatbilstības formulējums būs apmēram šāds:

*"Tehniskās apkopes organizācija nav demonstrējusi atbilstību 145. daļas prasībām, kas ieviestas ar regulu (ES) 2021/1963. Atbilstoši regulas (ES) 1321/2014 4. panta 7. paragrāfa nosacījumiem, organizācijai ir jāveic visi nepieciešamie pasākumi, lai, līdz 2024. gada 2. decembrim demonstrētu CAA atbilstību no jauna ieviestajām 145. daļas prasībām. Šajā laikā organizācija izstrādā darbības plānu un turpina darboties atbilstoši pastāvošajām apstiprinātajām ekspozīcijas procedūrām" ("the maintenance organisation has not demonstrated compliance with the Part-145 requirements as introduced by Regulation (EU) 2021/1963. According to article 4 paragraph 7 of Regulation 1321/2014 the organisation shall take necessary measures to demonstrate to the satisfaction of the competent authority that, before 02 December 2024, it complies with the applicable requirements newly introduced by Part-145. To this end, the organisation should establish and communicate to the competent authority an implementation plan. In the meantime the organisation shall continue working with the existing procedures as per the approved exposition").*

Līdz 2024. gada 2. decembrim, visām esošajām organizācijām ir jāievieš darbībā tās izmaiņas, kas ieviestas ar regulu (ES) 2021/1963. Tā kā šīs izmaiņas būtiski ietekmē organizācijas darbību un vadošo personālu (drošuma vadītāja iecelšanu), tad tās tiek uzskatītas par izmaiņām atbilstoši 145.A.85. nosacījumiem, par kurām CAA ir jāinformē iepriekšēji. Kad organizācija uzskata, ka visas izmaiņas ir pienācīgi ieviestas, tā, jebkurā laikā no 2022. gada 2. decembra līdz 2024. gada 2. decembrim, iesniedz CAA pieteikumu (EASA 2. veidlapu) par izmaiņām organizācijas darbībā, kā pieteikuma veidu norādot "Izmaiņas, kas saistītas ar drošuma pārvaldības sistēmas (SMS) ieviešanu, atbilstoši regulas (ES) 2021/1963 nosacījumiem" (*change for SMS implementation i.a.w. Regulation (EU) 2021/1963*). Iesniegumam pievieno arī jauno ekspozīcijas (MOE) versiju. Ja, pārejas perioda laikā, organizācijai ir noformētas vispārējās pārejas perioda neatbilstības, tad vienlaicīgi ar iesniegumu par izmaiņu apstiprināšanu, organizācija iesniedz arī šo neatbilstību novēršanas veidlapas.

Saņemot šādu iesniegumu par izmaiņām, CAA veiks organizācijas auditu, kurā tiks pārbaudīti vismaz visi tie regulas punkti, kuros ir būtiskas atšķirības starp jaunu un veco regulu tekstu, neatkarīgi no tā, vai neatbilstības ir bijušas formāli nedefinētas vai nē.

Galvenās izmaiņas regulā 1321/2014, kas saistītas ar regulu 2021/1963, par kurām arī tiks noformētas pārejas perioda neatbilstības ir:

145.A.30 (ca) un (e) – drošuma vadītāja (safety manager) ieviešana;

145.A.45(c) (saistīts ar 145.A.202);

145.A.47 (b) un (d);

145.A.55 (c), (e) un (f) vai (d)(1)(i);

145.A.60 (a) un (c) saistīts ar 145.A.200);

145.A.70(c);

145.A.85;

145.A.95;

145.A.200, izņemot 145.A.200(a)(1), (a)(4) un (a)(6);

145.A.202;

145.A.205.

Jāatzīmē, ka dažos punktos ir veiktas izmaiņas to redakcijā, kā arī veiktas izmaiņas punktu numerācijā. Tā kā šīs izmaiņas jau bija ietvertas arī iepriekšējā regulā, tad par tām pārejas laika neatbilstības netiks noformētas, bet audita laikā šie punkti tiks pārbaudītas atbilstoši jaunās regulas numerācijai. Ja līdz 2024. gada 2. decembrim organizācija nav ieviesusi tās izmaiņas, kas saistītas ar regulu 2019/1963, tad izsniegtais 145. daļas apstiprinājuma sertifikāts tiks atsaukts vai apturēts.

Visi šie punkti ir atspoguļoti Eiropas Savienības aviācijas drošības aģentūras (EASA) publicētajās pārejas procesa vadlīnijās: "GUIDE FOR COMPLIANCE WITH PART-145 UPON REGULATION (EU) 2021/1963 (Revision June 2022)"

<https://www.easa.europa.eu/downloads/136744/en>

Tāpat EASA organizāciju apstiprināšanas departaments, kas ir kompetentā iestāde 145. daļas organizācijām, kas atrodas trešajās valstīs ir izstrādājusi vadlīnijas organizāciju ekspozīciju (MOE) izstrādāšanai atbilstoši jaunajām prasībām UG.CAO.00024-009, kas, kaut arī domāta trešo valstu organizācijām, var būt noderīga. <https://www.easa.europa.eu/downloads/136649/en>

 [Drošības pārvaldības sistēmas \(SMS\) Gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācijās\(ieviests ar Komisijas regulu 2021/1963\)](#)  
Prezentācija. 

"Detaļas un sastāvdaļas, kas neatbilst apstiprinātiem standartiem (Suspected unapproved parts- SUP).

2022. gada 14. aprīlī EASA publicēja Direktīvu par lidojumderīgumu ārkārtas situācijās 2022-0068-E, lai mazinātu divu bremžu

sistēmu atteices riskus nosēšanās laikā un novērstu šī nedrošā stāvokļa galveno cēloni lidmašīnas līmenī.

Ekspluatācijas atgadījumu izmeklēšanā tika konstatēts, ka attiecīgajos bremžu vadības vārstos (BCV) izmantotā smērviela var sasalt un BVC var iestrēgt temperatūrā, kas ir par 30°C augstāka nekā tā demonstrētajās konstrukcijas specifikācijās.

Analīzes, ko veica ELKEM - smērvielu ražotājs - un SAFRAN AEROSYSTEMS - BCV piegādātājs, secināja, ka smērviela, kas izraisīja BCV iestrēgšanu, liecina par piesārņojumu ar to pašu oglekļa-uz-oglekļa savienojumu. Šī SUP izlaiduma brīdī piesārņojuma avots joprojām nav noteikts, un ir nepieciešama turpmāka izmeklēšana, lai noteiktu piesārņojuma apjomu.

Pašlaik EASA identificēja divas BLUESIL FLD 308V750 partijas, kurām bija izmainītas fizikālās īpašības, kas padara šīs divas partijas nederīgas lietošanai aviācijā. BLUESIL FLD 308V750 partijas Nr. 8274601 — kas ražota 2018. gada 2. jūlijā un kuras SILITECH pārdevis laikā no 2019. gada 1. maija līdz 2020. gada 30. septembrim, un partija Nr. 0274601, kas ražota 2018. gada 2. jūlijā un kuru SILITECH pārdevis no 2021. gada 1. maija līdz 2022. gada 30. aprīlim – tiek uzskatīti par piesārņotiem, un tos nedrīkst izmantot nevienā no gaisa kuģa daļām vai sastāvdaļām.

Ieteikums: Detaļas, kas ražotas vai apkoptas ar BLUESIL FLD 308V750 sēriju Nr. 8274601 vai Nr. 0274601, kā attiecīgi piegādājis SILITECH, laika posmā no 2019. gada 1. maija līdz 2020. gada 30. septembrim un no 2021. gada 1. maija līdz 2020. gada 30. aprīlim, tiek uzskatītas par neapstiprinātām un nav piemērotas uzstādīšanai nevienā lidmašīnā.

Tehniskās apkopes organizācijas, gaisa kuģu īpašnieki, operatori, neatkarīgi sertificējošie darbinieki, ražotāji un detaļu piegādātāji tiek mudināti savos gaisa kuģos un savos krājumos identificēt visas detaļas, kas ražotas vai apkoptas ar iepriekšminēto BLUESIL FLD 308V750 sērijas numuru 8274601 vai Nr. 0274601. Ja kāda no šīm detaļām tiek atrasta uzstādīta lidmašīnā vai uzglabāta inventārā, ieteicams to izņemt un ievietot karantinā, lai novērstu tās (atkārtotu) uzstādīšanu.

Visu jaunu informāciju par šīm daļām ieteicams sūtīt pa e-pastu uz [SDM@easa.europa.eu](mailto:SDM@easa.europa.eu)

Originālais materiāls ir pieejams EASA mājas lapā: <https://www.easa.europa.eu/domains/aircraft-products/suspected-unapproved-parts/parts-produced-or-maintained-bluesil-fld> “

## Svarīga informācija gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanā un to tehniskā apkopē iesaistītajiem

2020. gada 25. februārī Eiropas Savienības Komisija pieņēma regulu (ES) 2020/270 (2020. gada 25. februāris), ar ko Regulu (ES) Nr. 1321/2014 groza attiecībā uz pārejas pasākumiem, kuri piemērojami organizācijām, kas iesaistītas lidojumderīguma uzturēšanā vispārējās nozīmes aviācijas vajadzībām un lidojumderīguma uzturēšanas vadībā, un izdara labojumus minētajā regulā.

Ar šo regulu tiek precizēti pārejas perioda nosacījumi, kas saistīti ar regulas 2019/1383 ieviešanu no 2020. gada 24. marta, kā arī precizētas dažas atsauces regulas 1321/2014 pielikumos.

Regulas oficiālais teksts neatšķiras no tā, kas jau bija ietverts EASA izstrādātajos projektos un par kuriem informācija bija arī Civilās aviācijas aģentūras mājaslapā (zemāk), kā arī tika izdiskutēti Civilās aviācijas aģentūras rīkotajā 2020. gada 12. februāra seminārā. Tur izklāstītie pārejas perioda noteikumi paliek bez izmaiņām.

Informācija par jauno regulu ir publicēta ES oficiālajā vēstnesī un pieejama ES un EASA [mājas lapās](#).

Papildus šai informācijai, tiek pievienota 2020. gada 12. februāra semināra prezentāciju.

 [Prezentācija](#) 

---

99 Līdz ar to, tagad ir pieņemta visa regulējošā pakotne, kas saistīta ar regulas 1321/2014 grozījumiem.

---

Par Eiropas Komisijas īstenošanas regulas (ES) 2019/1383 (2019. gada 8. jūlijs), ar ko Regulu (ES) Nr. 1321/2014 groza un labo attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmām lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijās un atvieglojumiem vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem attiecībā uz tehnisko apkopi un lidojumderīguma uzturēšanas vadību, ieviešanas aspektiem Latvijā

2019. gada 8. jūlijā Eiropas savienības komisija pieņēma īstenošanas regulu (ES) 2019/1383 ar ko Regulu (ES) Nr. 1321/2014 groza un labo attiecībā uz drošības pārvaldības sistēmām lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijās un atvieglojumiem vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem attiecībā uz tehnisko apkopi un lidojumderīguma uzturēšanas vadību. Šī regula ir izstrādāta pamatojoties uz 3 Eiropas aviācijas drošības aģentūras (EASA) viedokļiem (EASA Opinion), kas ES Komisijai tika iesniegti vēl 2016. gadā un balstījās uz vēl agrāk izstrādātiem paredzamo izmaiņu paziņojumiem (Notice of Proposed Amendment- NPA), kuri izgāja arī publiskās apspriešanas procesu. Šī regula ir labota ar Labojumu Komisijas Īstenošanas regulā (ES) 2019/1383 (2019. gada 8. jūlijs), ar ko tiek noteikti jauni ieviešanas termiņi. Ir paredzēts šo regulu vēlreiz grozīt, lai precizētu pārejas perioda nosacījumus, par kuriem jau ir nobalsojusi ES Komisijas EASA Komiteja, bet tie vēl nav publicēti.

Ar šiem regulas 2018/1321 grozījumiem (ieskaitot labojumu) tiek izmainīta tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības regulējošā struktūra. Izmaiņas lielākā vai mazākā mērā skar visus regulas pielikumus:

M daļa - pārstrādāta saistībā ar ML daļas ieviešanu;

145. daļa - grozīta;

66. daļa - grozīta, izmaiņas 10. moduli;

147. daļa - grozīta, izmaiņas sertifikātos;

T daļa - grozīta, atspoguļo CAO un CAMO daļu ieviešanu;

ML daļa - jauna, atviegloti M daļas nosacījumi;

CAMO daļa - jauna daļa, kas ietver iepriekšējo M/G;

CAO daļa – jauna daļa, apvienotā lidojumderīguma organizācija, apvieno tehnisko apkopi un lidotspējas uzturēšanu vispārējās nozīmes aviācijai.

Visi grozījumi tiek piemēroti no 2020. gada 24. marta, paredzot pārejas periodu neatbilstību novēršanai saistībā ar CAMO un CAO daļām.

**Vēršam uzmanību uz galvenajiem aspektiem, kas saistīti ar šo regulu:**

1. Agrākā M daļa ir sadalīta divās daļās: M daļa (Part M) un ML daļa (Part ML). Tas tika darīts tādēļ, lai atdalītu prasības, kas attiecas uz lieliem, kompleksiem gaisa kuģiem, no tām prasībām, kas attiecas uz vienkāršiem vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģiem. ML daļa satur atvieglotas prasības salīdzinot ar M daļu. Pašreizējā situācijā tas viss ir apvienots kopā un nav īsti skaidrs, kas attiecas uz ko. Līdz ar to tiek novērsta šī neskaidrība. M daļa tiek piemērota kompleksiem gaisa kuģiem, kā arī visiem gaisa kuģiem, kas iekļauti gaisa pārvadātāja, kas licencēts atbilstoši regulas 1008/2008 nosacījumiem, ekspluatanta apliecībā. ML daļa tiek piemērota lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa ir 2 730 kg vai mazāk; rotorplāniem, kuru maksimālā pacelšanās masa ir 1 200 kg vai mazāk un kuri sertificēti ne vairāk kā četru personu pārvadāšanai un citiem ELA2 gaisa kuģiem. Gaiša kuģu īpašnieki ekspluatanti paši nevar izvēlēties, kuras daļas noteikumus piemērot. (Piem.- gaisa kuģa īpašnieks uz kuru attiecas ML daļa, nevar izlemt piemērot M daļas prasības.)

2. No M daļas ir izņemtas prasības, kas attiecas uz organizāciju apstiprināšanu, M (ML) daļā atstājot tikai vispārējās tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas prasības, kuras var tikt ievērotas ar dažādu organizāciju starpniecību. Visas organizācijas ir izdalītas atsevišķos pielikumos (līdzīgi, ka tas bija ar 145. un 147. daļām). Ir ieviesti jauni regulas 1321/2014 pielikumi:

Pielikums Vc CAMO daļa. Nosaka prasības lidojumderīguma vadības organizācijas apstiprināšanai un darbībai. Principā tas radies no iepriekšējās M daļas G apakšdaļas, to grozot un papildinot ar SMS prasībām. Obligāti piemērojama kompleksiem gaisa kuģiem un atbilstoši regulas 1008/2008 licencētiem gaisa pārvadātājiem.

Pielikums Vd- CAO daļa- Apvienotā lidojumderīguma organizācija. Šī daļa ir domāta vispārējās nozīmes aviācijai un apvieno sevī iepriekš pastāvošās M/F tehniskās apkopes un M/G lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju pilnvaras atvieglotā veidā. Nevar tikt piemērota kompleksiem gaisa kuģiem un 1008/2008 licencētiem pārvadātājiem.

3. Jaunās regulējošās bāzes piemērojamība dažādiem gaisa kuģiem ir atspoguļota EASA izveidotajā tabulā:

	Non-'Licensed Air Carrier'						'Licensed Air Carrier'	
	Non-commercial			Commercial <sup>1</sup>			Non-CMPA	CMPA <sup>2</sup>
	Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA		CMPA		
	Light <sup>3</sup>	Non-Light		Light	Non-Light			
Part-M (Annex I)	N/A	Part-M Mandatory	N/A	Part-M Mandatory				
Part-ML (Annex Vb)	Part-ML Mandatory	N/A	Part-ML Mandatory	N/A				
Part-CAMO (SMS) (Annex Vc)	Individual CAM <sup>4</sup> or CAO-CAM or CAMO	Part-CAMO Mandatory	N/A	CAO-CAM <sup>4</sup> or CAMO	Part-CAMO Mandatory			
Part-CAO (no SMS) (Annex Vd)	for CA management (CAO-CAM)	N/A	N/A	CAO-M or Part-145	N/A			
Part-145 (SMS to come) (Annex II)	Individual maintenance <sup>5</sup> or CAO-M <sup>6</sup> or Part-145	Part-145 Mandatory	Part-145 Mandatory	CAO-M or Part-145	Part-145 Mandatory			

4. Pārejas perioda nosacījumi. Šī regula tiek piemērota no 2020. gada 24. marta. Organizācijām, kuras pašreiz ir sertificētas atbilstoši M/G, M/F un 145. daļas nosacījumiem, un, kuras vēlas saņemt CAMO vai CAO daļas apstiprinājumus, ir dots pārejas periods līdz 2021. gada 24. septembrim, kura laikā organizācijām ir jānovērš visas neatbilstības, kas saistītas ar atšķirībām normatīvajā bāzē.

#### 'Article 4

#### Approvals for organisations involved in the continuing airworthiness [of aircraft]

1. Organisations involved in the continuing airworthiness of aircraft and components for installation thereon, including maintenance, shall be approved, upon their request, by the competent authority in accordance with the requirements of Annex II (Part-145), Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO), as applicable to the respective organisations.

2. By way of derogation from paragraph 1, until 24 September 2020 organisations may, upon their request, be issued approvals by the competent authority in accordance with Subpart F and Subpart G of Annex I (Part-M). All approvals issued in accordance with Subpart F and Subpart G of Annex I (Part-M) shall be valid until 24 September 2021.

3. Maintenance organisation approval certificates issued or recognised by a Member State in accordance with the certification specification JAR-145 referred to in Annex II to Council Regulation (EEC) No 3922/91\* and valid before 29 November 2003 shall be deemed to have been issued in accordance with the requirements of Annex II (Part-145) to this Regulation.

4. Organisations that hold a valid organisation approval certificate issued in accordance with Subpart F or Subpart G of Annex I (Part-M) or with Annex II (Part-145) shall, upon their request, be issued by the competent authority a Form 3-CAO as set out in Appendix I to Annex Vd (Part-CAO) and thereafter be overseen by the competent authority in accordance with Annex Vd (Part-CAO).

The privileges of such an organisation under the approval issued in accordance with Annex Vd (Part-CAO) shall be the same as privileges under the approval issued in accordance with Subpart F or Subpart G of Annex I (Part-M) or with Annex II (Part-145). However, those privileges shall not exceed the privileges of an organisation referred to in Section A of Annex Vd (Part-CAO).

By way of derogation from point CAO.B.060 of Annex Vd (Part-CAO), until 24 September 2021, the organisation may correct any findings of non-compliance related to requirements introduced by Annex Vd (Part-CAO) which are not included in Subpart F or

*Subpart G of Annex I (Part-M) or in Annex II (Part-145).*

*If after 24 September 2021 the organisation has not closed these findings,, the approval certificate shall be revoked, limited or suspended in whole or in part.*

*5. Organisations that hold a valid continuing airworthiness management organisation approval certificate issued in accordance with Subpart G of Annex I (Part-M) shall, upon their request, be issued by the competent authority an EASA Form 14 approval certificate in accordance with Annex Vc (Part-CAMO) and thereafter be overseen by the competent authority in accordance with Annex Vc (Part-CAMO).*

*By way of derogation from point CAMO.B.350 of Annex Vc (Part-CAMO), until 24 September 2021, the organisation may correct any findings of non-compliance related to requirements introduced by Annex Vc (Part-CAMO) and not included in Subpart G of Annex I (Part-M).*

*If after 24 September 2021 the organisation has not closed these findings, the approval certificate shall be revoked, limited or suspended in whole or in part.*

*5. Certificates and aircraft maintenance programme approvals issued pursuant to Regulation (EU) No 1321/2014 as applicable before 24 March 2020 shall be deemed to have been issued in accordance with this Regulation.*

No šīs informācijas ir redzams, ka visi sertifikāti, kas izdoti par atbilstību M daļas G apakšdaļas (M/G) un F apakšdaļas (M/F) nosacījumiem ir spēkā tikai līdz 2021. gada 24. septembrim.

Attiecībā uz pārējiem grozījumiem, pārejas periodu nepiemēro un tie jāievēro no 2020. gada 24. marta. Tas attiecas arī uz grozījumiem 145. daļā, kas ieviesti ar minēto regulu, tās labojumu un paredzamo grozījumu.

Sertifikāti par atbilstību CAMO vai CAO daļām tiek izsniegti pēc organizāciju pieteikuma. Organizācijas, kuras pašlaik ir sertificētas atbilstoši M/F, M/G vai 145. daļu prasībām un vēlas saņemt CAO daļas apstiprinājumu iesniedz CAA pieteikumu. Pēc tam organizācijai, bez papildu pārbaudes veikšanas saņem CAO apstiprinājumu un visas neatbilstības, kas saistītas ar atšķirībām esošajos un jaunajos noteikumos ir jānovērš līdz 2021. gada 24. septembrim. Ja līdz šim datumam šīs neatbilstības nav novērstas, tad izsniegtie apstiprinājumi tiek atcelti (EASA paredz izstrādāt vienotu "pre-defined" neatbilstības formulējumu, lai nebūtu atsevišķi jāuzskaita katrs punkts). Līdzīgi tas ir ar pašreizējām M/G organizācijām, kuras vēlas saņemt CAMO daļas apstiprinājumu. EASA ir izstrādājusi pārejas procesa vadlīnijas, kurās arī norādītas atšķirības starp iepriekšējām un nākošajām prasībām, kas ļauj noteikt arī potenciālo neatbilstību apjomu. Neatbilstības, kas radušās par tiem punktiem, kas līdzīgi abās regulās, ir jānovērš parastajā kārtībā. Arī pārejas perioda neatbilstības un to novēršanas grafiki ir redzami EASA prezentācijās. Iespējamā "pre-defined" pārejas perioda neatbilstība visticamāk tiks noformēta šādā veidā:

*"On the basis of Article 4(4) (or 4(5)) of Regulation (EU) 2019/1383, approval reference [Member State].CA(M)O.[XXXX] is issued to [Company name], but the organisation has not demonstrated that it complies with all requirements of Annex Vc (Part-CAMO) or Annex Vd (Part-CAO) to Regulation (EU) No 1321/2014. The organisation shall adopt an implementation plan and demonstrate to the satisfaction of the competent authority that it has taken the necessary measures to address the finding before 24 September 2021. In the meantime the organisation shall continue working with the existing procedures as per the exposition/manual amended to account for the new approval reference and Regulation (EU) 2019/1383."*

Šai informācijai ir pievienoti visi CAA rīcībā esošie materiāli, kas var palīdzēt atrast risinājumu Jūsu turpmākai rīcībai, lai ieviestu grozītās regulās 1321/2014 nosacījumus no 2020. gada 24. marta. Papildus informācija par regulām ir pieejama arī EASA un ES mājas lapās: <https://www.easa.europa.eu/regulations>, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1567585758405&uri=CELEX:32019R1383> un <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R1383R%2801%29>, kā arī pieejama konsolidētā noteikumu versija, kas spēkā no 2020. gada 24. marta: <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/erules-consolidated-regulation-eu-no-13212014-continuing>.



Lūdzu Jūs rūpīgi iepazīties ar visu informāciju. Neskaidrību gadījumos, lūdzu griežieties Civilās aviācijas aģentūrā.

Pielikumi:

[10\\_EASA\\_CAW update\\_final.pdf](#)

[14\\_Transition and oversight cycle.pdf](#)

[14\\_Transition measures.pdf](#)

[Annex to Regulation 1321-2014 - amending and correcting DEC.docx](#)

[Cover Regulation amending and correcting 1321-2014 DEC.docx](#)

[Guide for transition to Part-CA\(M\)O - rev4 \(clean\).pdf](#)

Papildinot iepriekš minēto informāciju par regulas 2019/1383, ar ko groza regulu 1321/2014 ieviešanu, informējam, ka Eiropas aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir publicējusi jaunas, izlabotas vadlīnijas, kas saistītas ar pārejas perioda nosacījumiem. Šie labojumi izdarīti ņemot vērā diskusijas un komentārus, kas tika izteikti EASA ražošanas un lidotspējas uzturēšanas ekspertu padomes (P&CA TeB) sanāksmē 2019. gada novembrī. Pdf fails satur informāciju par veiktajiem labojumiem.

Drīzumā šī informācija tiks ievietota arī EASA mājaslapā, biežāk uzdoto jautājumu (FAQ) Continuing airworthiness - 'Interpretation and policy papers' sadaļā."

Informācijai:

[Guide for transition to Part-CA\(M\)O - rev January 2020 \(tracked\).pdf](#)

[Guide for transition to Part-CA\(M\)O - rev January 2020 \(clean\).docx](#)

2015. gada 3. jūlijā Eiropas Komisija pieņēma "Regulu (ES) 2015/1088 ar ko groza Regulu (ES) Nr. 1321/2014 par vispārējās nozīmes aviācijas gaisa kuģu tehniskās apkopes procedūru atvieglojumiem", kur, cita starpā, tika veikti grozījumi M.A.302 punktā "Gaisa kuģu tehniskās apkopes programma". Šis punkts tika papildināts ar jauniem apakšpunktiem M.A.302(h) un M.A.302(i), kas paredz jaunus, atvieglotus, nosacījumus attiecībā uz ELA1 gaisa kuģiem, kas nav iesaistīti komerciālos pārvadājumos/ darbībā (commercial operations).

Kā rāda pieredze, tad ne vienmēr ir skaidrs, kādā veidā ir paredzēts šos nosacījumus piemērot, kā arī to ietekme uz iepriekš pastāvošo kārtību gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu izstrādāšanā. Visvairāk neskaidrību rodas saistībā ar V/A "Civilās aviācijas aģentūra" 2007. gada 21. februārī izdoto "Lidotspējas daļas informatīvā biļetena Nr. 200-2007-1" piemērošanu. Šis biļetens nosaka kārtību kādā var tikt veikta "Lycoming" un "Teledyne Continental" dzinēju resursu pagarināšana un attiecas uz Latvijas Republikā reģistrētiem gaisa kuģiem, kas tiek izmantoti tikai nekomerciālos nolūkos.

Atbilstoši Eiropas Komisijas regulas Nr. 1321/2014 M.A.302(d)(i) apakšpunktam, izstrādājot tehniskās apkopes programmu, jāņem vērā kompetentās iestādes izdotās instrukcijas. AMC M.A.302(d)(2) nosaka, ka kompetentā iestāde šādas instrukcijas var izdot sekojošos gadījumos:

kad nav tipa sertifikāta turētāja izdotas specifiskas rekomendācijas;

lai piedāvātu alternatīvus risinājumus tipa sertifikāta turētāja rekomendācijām.

Izstrādājot gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu, var tikt ņemtas vērā šīs rekomendācijas.

“Lidotspējas daļas informatīvā biļetena Nr. 200-2007-1” ir uzskatāms par kompetentās iestādes izdotu instrukciju atbilstoši M.A.302(d) apakšpunktam un var tikt piemērots gaisa kuģiem uz kuriem attiecas M.A.302(d).

Ieviešot jaunu apakšpunktu M.A.302(h) ELA1 gaisa kuģu, kurus neizmanto komerciālā darbībā, īpašniekiem ir dotas alternatīvas iespējas tehniskās apkopes programmā un M.A.302(d) tiek aizvietots ar M.A.302(h). Tas nozīmē, ka attiecībā uz gaisa kuģiem, kuru tehniskās apkopes programma ir balstīta uz “Minimum Inspection Programme” (M.A.302(i)), tiek piemēroti M.A.302(h)(2) pirmās daļas nosacījumi un (d) apakšpunkta nosacījumi nav piemērojami, tātad arī šis CAA informatīvais biļetens, jo šajā gadījumā, regula neparedz kompetento iestāžu instrukciju piemērošanu. Tādēļ šāds programmas nedrīkst saturēt atsauci uz šo dokumentu. Tas pats attiecas uz M.A.302(h)(4) apakšpunktā norādītajām tā saucamajām “Self declared” programmām, kas jau tā paredz atkāpes no tipa sertifikāta turētāja rekomendācijām. Netiek ieviesti nekādi papildu ierobežojumi, taisni otrādi, īpašniekam ir tiesības pašam izvēlēties, kādas tipa sertifikāta turētāja rekomendācijas ievērot un kāds nē.

Bez tam nepieciešams atzīmēt, ka M.A.302(d)(iii) paredz tiesības īpašniekam pašam noteikt alternatīvas vai papildus instrukcijas (analogiskās kā CAA informatīvajam biļetenam).

Civilās aviācijas aģentūras informatīvais biļetens ir piemērojams gadījumos, kad tiek izmantots M.A.302(d)(i) apakšpunkts un īpašnieks nav izvēlējis citus alternatīvus līdzekļus.

M.A.302 nosaka, ka tehniskās apkopes programmā jāiekļauj obligātie norādījumi. Tie ietver sevi tos, kas norādīti tipa sertifikātā, Lidojumderīguma ierobežojumu sadaļas (Airworthiness Limitations-ALI), kā arī Lidotspējas direktīvas (Airworthiness Directives- AD) (kuras var ietvert arī resursus). Citas tipa sertifikāta turētāja rekomendācijas netiek uzskatītas par obligātām, tai skaitā starpremontu resursu noteikšana.

Jautājums par dzinēju un komponentu sastāvdaļu starpremontu resursiem un tipa sertifikāta turētāju rekomendāciju piemērošanu, tiek izskatīts arī Eiropas aviācijas drošības aģentūrā (EASA). Bija mēģinājumi noteikt vienotas resursu pagarināšanas procedūras, taču dalībvalstis nevarēja atrast savstarpēji pieņemamu risinājumu. Kā kompromiss, tika pieņemta regula 2015/1088, kas deva iespēju gaisa kuģu īpašniekiem pašiem izlemt šo jautājumu, bez kompetento iestāžu iejaukšanās.

Informācija par EASA aktivitātēm ir pieejama šeit: <https://www.easa.europa.eu/document-library/rulemaking-subjects/non-binding-guidance-tbo-intervals>. Ar regulas 2015/1088 pieņemšanu šī informācija vairs nav spēkā, bet var palīdzēt saprast problēmas būtību un veidu, kā tā tiek risināta.

Bez tam jautājumi par obligāto lidotspējas informāciju tiek risināti arī ICAO līmenī, iesaistoties tādām institūcijām kā EASA, ASV FAA, Transport Canada un citām.

[201520eur20ops20bulletin1.pdf](#)

Ar 2017.gada 26.septembri ir stājušies spēkā grozījumi Lidotspējas rokasgrāmatā, kas papildina tās 7.11.9. sadaļas nosacījumus gaisa kuģu tehniskās apkopes personāla mācību organizāciju instruktoriem, eksaminētājiem un praktiskiem novērtētājiem. Atbilstoši Eiropas aviācijas drošības aģentūras standartizācijas inspekcijā konstatētai neatbilstībai, šī sadaļa ir papildināta ar pedagoģisko prasmju prasībām:

Pedagoģiskās prasmes:

instruktora/ skolotāja/ pedagoga kvalifikāciju apliecinošs dokuments (sertifikāts/ diploms) ko izsniegusi Latvijas Republikas juridiska iestāde. Citu valstu iestāžu izsniegtie sertifikāti var tikt uzskatīti par atbilstošiem, ja tos akceptējusi CAA, vai pabeigti “Train the trainer” kursi, vai

apmācības organizācijas mācību vadītāja dokumentēts izvērtējums, atbilstoši CAA apstiprinātām MTOE procedūrām, ja viņš/ viņa ir atbilstoši kvalificēts/a kā instruktors/ eksaminētājs/ praktiskais novērtētājs.



Tas nozīmē, ka Jūs varat piemērot jebkuru no augšminētajiem nosacījumiem, atbilstoši jūsu vēlmēm un iespējam.

Sakarā ar to, ir nepieciešams papildināt Jūsu organizācijas darbības ekspozīciju, kurā būtu atspoguļota pedagoģisko prasmju nepieciešamība, kā arī veikt pašreizējo darbinieku kvalifikācijas salīdzināšanu ar minētajām pedagoģiskajām prasmēm. Nepieciešamības gadījumā jāveic papildus apmācība vai izvērtēšana, atbilstoši Jūsu organizācijas procedūrām.

<https://www.caa.gov.lv/lv/gaisa-kugu-lidotspeja-un-tehniska-apkope-1>