**6.Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas**

BRĪVA LAPPUSE

## Nodaļa- Rokasgrāmatas sējuma mērķis un apjoms

Šis lidotspējas rokasgrāmatas sadaļa nosaka procedūras kādas jāpielieto valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” darbiniekiem veicot gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu, kā arī to izmaiņu, izvērtēšanu un apstiprināšanu.

Šis sadaļa nosaka procedūras, kuras jāievēro visiem darbiniekiem, kas iesaistīti gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu apstiprināšanā.

## Nodaļa- Definīcijas un saīsinājumi

CAA- Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra”

TAO- gaisa kuģu tehniskās apkopes organizācija

TA- gaisa kuģu tehniskā apkope

EASA- Eiropas aviācijas drošības aģentūra

ICAO- starptautiskā civilās aviācijas organizācija

AMC- pielietojamie atbilstības līdzekļi

GM- skaidrojošais materiāls

LR- Latvijas Republika

SM- Satiksmes ministrija

CAMO- lidotspējas uzturēšanas vadības organizācija

CAME- lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojums

MPD – tehniskās apkopes plānošanas dokuments

MRB – tehniskās apkopes pārskata padome (Maintenance Review Board)

CPCP – korozijas novēršanas kontroles programma

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

Part M- regulas 1321/2014 I pielikums

Part 145- regulas 1321/2014 II pielikums

## Nodaļa- Atsauces

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

1. Parlamenta un Padomes regula 216/2008;

2. LR likums “Par aviāciju”;

3. Komisijas regula 1321/2014.

4. Komisijas regula 965/2012

5. ICAO Doc. 8335;

6. ICAO Doc. 9760;

7. ICAO Doc. 9642;

8. EASA AMC un GM;

9. Komisijas regula 748/2012.

## Vispārējā atbildība.

Visām šajā procesā iesaistītajām personām jāievēro šajā sējumā norādītas procedūras.

LR CAA direktoram ir vispārēja atbildība par gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu apstiprināšanu. CAA direktors ir atbildīgs par to, lai CAA rīcībā būtu atbilstoši kvalificēti un šī uzdevuma veikšanai sagatavoti speciālisti un visi nepieciešamie materiāli tehniskie resursi.

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

CAA lidotspējas daļas vadītājs ir atbildīgs par attiecīgo darbinieku kvalificētu un sagatavotu inspektoru nozīmēšanu šīs darbības veikšana. Lidotspējas daļas vadītājs ir tiesīgs parakstīt ar dokumentus, kas saistīti ar tehniskās apkopes programmu apstiprināšanu, kā arī patstāvīgi veikt to izvērtēšanu, jair attiecīgi akreditēts šīs funkcijas veikšanai.

Gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs ir atbildīgs par attiecīgi kvalificētu speciālistu nozīmēšanu šīs funkcijas veikšanai.

Inspektori, kas veic gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu izvērtēšanu, ir atbildīgi par darbības veikšanu atbilstoši noteiktajai procedūrai, kā arī atbild par pieņemto atbilstības vai neatbilstības konstatācijas pamatotību.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu izvērtēšanu veic tikai darbinieki, kuri ir izgājuši attiecīgo apmācību, kā noteikts šīs rokasgrāmatas 1. sadaļā.

Dokumentus (apstiprinājuma vēstuli) par gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas apstiprināšanu paraksta tikai tās personas, kuras ir akreditētas šīs funkcijas veikšanai.

## Vispārējie nosacījumi

## Eiropas Savienības Komisijas regulas 1321/2014 I pielikuma m. Daļas punkts M.A.302 nosaka, ka visu gaisa kuģu tehniskai apkopei jānotiek saskaņā ar tehniskās apkopes programmu.

Tehniskās apkopes programmu un visus tās grozījumus apstiprina reģistrācijas valsts nozīmēta institūcija, izņemot gadījumus, kad to dara attiecīgi apstiprināta lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācija CAMO atbilstoši M.A.302(c ) vai tiek izmantota pašdeklarēta programma atbilstoši M.A.302(h) nosacījumiem.

Šī procedūra ir paredzēta gadījumiem, kad tehniskās apkopes programma tiek tieši apstiprināta CAA.

Gaisa kuģiem, kuru tehniskās apkopes programma ir balstīta uz MSG loģiku, ka arī tiem, kuriem tiek piemērota stāvoklim atbilstoša tehniskā apkope (on condition monitoring), kā daļa no tehniskās apkopes programmas tiek izvērtēta arī drošuma programma. Gadījumos, kad gaisa kuģa ekspluatants izstrādā atsevišķu drošuma programmu, tā tiek apstiprināta kopā ar tehniskās apkopes programmu. Ir iespējami gadījumi, kad drošuma programma ir atsevišķi apstiprināta. šajā gadījumā, tehniskās apkopes programma satur atsauci uz šo programmu, un atsauce tiek norādīta arī TA programmas izvērtēšanas kontrolkartē.

Bez tam šīs regulas šī pielikuma punkts M.A.709 nosaka, ka lidotspējas uzturēšanas vadības organizācijas, kurām nav līgumu ar gaisa kuģu īpašniekiem/ ekspluatantiem, var tikt apstiprinātas, ja tās ir izstrādājušas „Generic” vai „Baseline” tehniskās apkopes programmas.

„Baseline” tehniskās apkopes programma ir tehniskās apkopes programma, kas izstrādāta noteiktam gaisa kuģa tipam, ievērojot MRB, MPD un citu izgatavotāja dokumentāciju.

„Generic” tehniskās apkopes programmas ir tehniskās apkopes programmas, kas izstrādātas līdzīgu gaisa kuģu grupai.

Visa veida gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas CAA izvērtē un apstiprina Lidotspējas daļas gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas darbinieki.

Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu izvērtēšanai var tikt piesaistīti citu nodaļu darbinieki, ja tie ir apmācīti un akreditēti šīs funkcijas veikšanai.

Konkrētu gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas tiek izvērtētas un apstiprinātas ar CAA lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli.

„Generic” un „Baseline”programmas tiek izvērtētas, un, izvērtēšanas rezultāti tiek iesniegti tehniskās apkopes uzraudzībai nodaļai, lai varētu veikt lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju apstiprināšanu.

## Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu un to izmaiņu izvērtēšana un apstiprināšana

1. Katra gaisa kuģa tehniskai apkopei jānotiek saskaņā ar tehniskās apkopes programmu, kurai, kā arī jebkurām tās izmaiņām jābūt apstiprinātām CAA.
2. Lai apstiprinātu tehniskās apkopes programmu, gaisa kuģa ekspluatantam ir jāiesniedz CAA sekretariātā pieteikums, pievienojot tam TA programmu.
3. CAA lietvede iereģistrē saņemto pieteikumu Doclogic sistēmā un nodot to Lidotspējas daļas vadītājam, kurš to nodot gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļai.
4. Gaisa kuģu lidotspējas novērtēšanas nodaļas vadītājs izskata pieteikumu, lai noteiktu, kuram no inspektoriem to nodot izskatīšanai. Parasti tas ir inspektors, kurš ir atbildīgs par attiecīgo gaisa kuģi. Ja šis inspektors nav attiecīgi sagatavots TA programmu apstiprināšanai, var tikt nozīmēts jebkurš cits inspektors ar atbilstošu sagatavotību.
5. Atbildīgajam inspektoram ir jāpārliecinās, ka pretendenta iesniegtā tehniskās apkopes programma atbilst M.A.302 prasībām, ievērojot AMC M.A.302, 302(c), 302(d) nosacījumus. „Appendix 1 to AMC M.A.302” ir sīkāk izklāstīti nosacījumi, kas jāņem vērā izvērtējot tehniskās apkopes programmu.

5.1. Ekspluatantam CAA ir jāiesniedz sekojoši dokumenti:

* paredzamā tehniskās apkopes programma (atbilstoši M.A.302 prasībām, ievērojot AMC M.A.302, 302(c), 302(d) un „Appendix 1 to AMC M.A.302” nosacījumus;
* nepieciešamības gadījumā, paredzamā drošuma programma, atbilstoši M.A.302(f) prasībām, ievērojot AMC M.A.302(f) un „Appendix 1 to AMC M.A.302” nosacījumus:
* programmas sastādīšanai izmantotie materiāli (attiecīgi TCDS, MRB Report, Maintenance Manual Ch. 5, darbības laika ierobežojumi, CPCP, CMR, citi tipa sertifikāta īpašnieka akceptētie dati);
* gaisa kuģa projektēšanas statuss (tipa specifikācija, AD statuss, modifikāciju un remonta statuss, biļeteni u.c.).

5.2. Ja tehniskās apkopes programma atšķiras no tipa sertifikāta īpašnieka rekomendācijām, tad papildus jāiesniedz šādu atšķirību pamatojums (sk. 4. punktu).

5.3. Atšķirības no tipa, sertifikāta īpašnieka rekomendācijām var būt:

* papildus uzdevumi;
* dažu uzdevumu izņemšana;
* uzdevumu modifikācija (izmaiņas);
* izmaiņas uzdevumu frekvencēs.

5.4. Ja tiek veikta salīdzināšana ar iepriekš apstiprinātu tehniskās apkopes programmu, tad jāiesniedz sekojoši papildus dokumenti:

* iepriekš apstiprināta tehniskās apkopes programma;
* detalizēts salīdzinājums starp gaisa kuģu flotes sastāvu starp abām programmām, atbilstoši attiecīgajiem programmas elementiem, kas tiek salīdzināti, ievērojot sekojošus apstākļus:
* ekspluatācijas veids (īsi vai gari maršruti, ETOPS/ne ETOPS, flotes izmantošanas koeficients, klimatiskie apstākļi u.c.);
* gaisa kuģu flotes tehniskie standarti (modifikāciju standarti, klienta opcionālās versijas, TC varianti, struktūras remonti u.c.);
* tehniskās apkopes faktori (gaisa kuģu vecums, TA prakse un procedūras, drošuma programma, SB ieviešanas politika, smērvielu programma u.c.).

5.5. Ja pastāv 4. punktā norādītās atšķirības, tad šīm atšķirībām jābūt atspoguļotām paredzamajā TA programmā, kopā ar šo atšķirību pamatojošo pamatojumu.

1. Atbildīgajam inspektoram, kurš izvērtē tehniskās apkopes programmu ir jābūt apmācītam par tehniskās apkopes programmu izstrādāšanu un attīstību.
2. Izvērtējot tehniskās apkopes programmu, atbildīgajam inspektoram ir jāvadās pēc nosacījumiem, kas norādīti AMC M.B.301(b), 301(c) un 301(d).
3. Tehniskās apkopes programmu izvērtēšanai izmanto izvērtēšanas EMPIC sistēmas tehniskās apkopes programmu izvērtēšanas sadaļu EMPIC sistēmas AR modulī. Ja gaisa kuģim nepieciešama drošuma programma (reliability programmu), tad papildus tās izvērtēšanai tiek izmantota EMPIC sistēmas drošuma programmas izvērtēšanas sadaļa.
4. Izvērtējot tehniskās apkopes programmu, īpaša vērība jāpiegriež lidotspējas direktīvu un citu ar gaisa kuģa projektu saistīto dokumentu statusam, ievērojot to, ka tikai EASA tieši izdotās, vai tās, kas tām pielīdzinātas ar izpilddirektora lēmumu (piem. ASV, Kanādas), kā arī tās citu valstu direktīvas, kuras ir apstiprinājusi EASA u iekļāvusi tās lidotspējas direktīvu sarakstā savā mājas lapā. Jebkādas atsauces uz citu valstu lidotspējas direktīvām kā obligāta nedrīkst būt.
5. Izvērtējot to tehniskās apkopes programmas sadaļu, kas ietver konkrētus darba uzdevumus (task) un to periodiskumu, jāpārliecinās, ka katrs uzdevums (task) satur atsauci un apstiprinātu dokumentu. (task reference).
6. Izvērtējot tehniskās apkopes programmu un tās izmaiņas, īpaša vērība jāpiegriež gadījumos, kad, pamatojoties uz ekspluatācijas pieredzi, ekspluatanta piedāvātie intervāli atšķiras no izgatavotāja piedāvātā (MRBR/MPD). Šādos gadījumos operatoram ir jādemonstrē, ka, pirms jaunā intervāla noteikšanas, esošajā intervālā ir veikta vairākkārtēja pārbaude ar pozitīviem rezultātiem. Tikai šajā gadījumā var tikt apstiprināts jauns intervāls. Intervāla izmaiņas neattiecas uz ekspluatācijas laika, lidotspējas direktīvu, sertifikācijas TA ierobežojumiem un informāciju, ko tipa sertifikāta īpašnieks noteicis kā obligātu, izmaiņām.
7. Vispārējās aviācijas gadījumos, apstiprinot tehniskās apkopes programmu, var tikt norādīts, kuram ir tiesības parakstīt sertifikātu par nodošanu izmantošanai (pilot owner maintenance) un kādi darbi uzskatāmi par vienkāršiem.
8. Aizpildot tehniskās apkope un drošuma programmas detalizētās kontrolkartes, ir jāaizpilda visi tās lauciņi, attiecīgi tajā atzīmējot atbilstību, neatbilstību. Ja kāds no punktiem nav piemērojams, tad attiecīgi jāizdara atzīme N/A vai N/R. Detalizētajās kontrolkartēs nedrīkst būt neaizpildīti lauciņi.
9. Ja tehniskās apkopes programmas izvērtēšanas gaitā atbildīgais inspektors konstatē neatbilstības kādam no augšminētajiem Part M paragrāfiem, tad viņam tie ir jāatspoguļo EMPIC sistēmā par TA programmas izvērtēšanu un rakstiski par to jāinformē pretendentu. Visas neatbilstības tiek ierakstītas EMPIC sistēmā. To veic atbildīgais inspektors.
10. Tehniskās apkopes programmu drīkst apstiprināt tikai tad, kad ir novērsti visi konstatētie trūkumi, ieskaitot arī drošuma programmu, ja tāda nepieciešama.
11. Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas apstiprināšana tiek noformēta ar Lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli, kā arī atzīmi par apstiprināšanu katrā programmas eksemplārā. (Katrā eksemplārā var būt atsauce uz apstiprinājumu).
12. Lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstules kopijai, kuru uzglabā lidotspējas daļā, pievieno atbilstības izvērtēšanas kontrolkarti. Pretendentam adresēto apstiprinājuma vēstuli ievada Doclogix sistēmā.
13. Gaisa kuģu tehniskās apkopes programmu apstiprina, parakstot apstiprinājuma vēstuli, gan papīra veidā, gan Doclogix sistēmā, atbildīgais inspektors, ja viņš ir akreditēts šīs funkcijas veikšanai, vai,, pamatojoties uz atbildīgā inspektora rekomendāciju, gaisa kuģu lidotspējas uzraudzības nodaļas vadītājs. Apstiprinājuma vēstule tiek nosūtīta pieteicējam.
14. Visus materiālus, kas saistīti ar TA programmas apstiprināšanu, iegrāmato attiecīgā gaisa kuģa lietā. Atzīme par apstiprinātu programmu tiek iekļauta gaisa kuģu reģistra informācijā par gaisa kuģi elektroniskā veidā.

**6.6.1.Drošuma programmas (Reliability Programme)**

1. Ja drošības programma netiek apstiprināta kopā ar TA programmu, bet gan kā atsevišķs dokuments, tad jāievēro tādas pašas apstiprināšanas administratīvās procedūras, ka apstiprinot TA programmu vai tās izmaiņas.
2. Drošuma jeb uzticamības programmas izvērtēšana notiek izmantojot drošuma programmas izvērtēšanas sadaļu EMPIC sistēmā. Ja drošuma programma tiek apstiprināta kopā ar tehniskās apkopes programmu, tad aizpilda gan tehniskās apkopes programmas , gan, drošuma programmas izvērtēšana EMPIC sistēmā.
3. Inspektoram ir jāpārbauda drošuma programmas saturs un jāpārliecinās, ka tas atbilst Part M nosacījumiem. Attiecībā uz maziem ekspluatantiem jāņem vērā arī 5. punkta nosacījumi.
4. Ekspluatanta drošuma programma var tikt apstiprināta tikai tad, ja ir konstatēta atbilstība. Drošuma programmu, pamatojoties uz inspektora rekomendāciju, apstiprina gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs.
5. Par drošuma programmas apstiprināšanu vai neapstiprināšanu ir rakstiski jāinformē ekspluatants.
6. Drošuma programma, neatkarīgi no izmantojamo viena tipa gaisa kuģu skaita, ir nepieciešama sekojošos gadījumos:
7. gaisa kuģa tehniskās apkopes programma ir bāzēta uz MSG-3 loģiku;
8. gaisa kuģa tehniskās apkopes programma ietver sevī komponentus, kuriem tiek veikta stāvokļa uzraudzība (condition monitoring);
9. gaisa kuģa tehniskās apkopes programma nesatur svarīgāko sistēmu komponentu kapitālā remonta periodiskumu;
10. ja tas noteikts izgatavotāja TA plānošanas dokumentā (MPD) vai MRB.
11. 16.6. Drošuma programma nav nepieciešama sekojošos gadījumos:
12. tehniskās apkopes programma ir bāzēta uz MSG 1 vai MSG 2 loģiku, bet ietver sevī tikai noteiktus laika periodus (hard time) vai pēc stāvokļa kontrolētus (on condition) punktus;
13. gaisa kuģiem ar maksimālo pacelšanās masu 5700kg vai mazāk;
14. tehniskās apkopes programma nosaka visu svarīgāko sistēmu elementu kapitālā remonta periodus.
15. 16.7. Obligāta prasību pēc apstiprinātas drošuma programmas ir visiem PART-OPS apstiprinātiem ekspluatantiem, neskatoties uz gaisa kuģu daudzumu, kuru TA programmas atbilst 5.punkta nosacījumiem. Taču tas neaizliedz arī citiem ekspluatantiem izstrādāt drošuma programmu, ja tādējādi tie redz no tā sev labumu.
    1. **Atkāpju no tehniskās apkopes programmu punktu izpildes apstiprināšana (Approval of variations to maintenance programme)**
       1. Atkāpes no tehniskās apkopes programmas tiek piešķirtas atsevišķos gadījumos, kad ekspluatants zināmu apsvērumu dēļ nav spējīgs veikt tehnisko apkopi noteiktajā laikā. Atšķirībā no izmaiņām tehniskās apkopes programmā (escalations), atkāpes tiek piešķirtas konkrētam gaisa kuģim konkrētajā gadījumā.
       2. Pieļaujamās atkāpes nevar tikt uzskatītas par TA plānošanas līdzekli, bet ir domātas, lai, ārkārtējos gadījumos, atļautu izmantot gaisa kuģi. Tas iekļauj gadījumus, kad tehniskās apkopes organizācija fiziski nevar veikt plānotos darbus noteiktajā laikā.
       3. Informācija par atkāpēm no TA punktu izpildes ir atspoguļota JAA TGL No.26 (01.10.98), kas var tikt izmantots kā papildus informācija.
       4. Maksimāli pieļaujamās atkāpes nedrīkst pārsniegt:
    2. punkti ko nosaka lidojuma stundas:

- 5000 st. vai mazāk – 10%;

- vairāk kā 5000 st. – 500 st.;

* 1. punkti ko nosaka kalendārais laiks:
  + 1 gads vai mazāk- 10% vai viens mēnesis, kurš mazāk;
  + Vairāk kā viens, bet mazāk kā 3 gadi- 2 mēneši;
  + Vairāk kā 3 gadi- 3 mēneši.
  1. Punkti, ko nosaka nosēšanās/ cikli:
  + 500 nos./cikli vai mazāk- 5% vai 25 nos./cikli, kurš mazāk;
  + Vairāk kā 500 nos./cikli- 5% vai 250 nos./cikli, kurš mazāk.

1. Ja punkta izpilde tiek noteikta pēc vairākiem kritērijiem, tad izvēlas mazāko no tiem, t.i., kurš būtu jāveic pirmais.
2. Lai apstiprinātu atkāpes no tehniskās apkopes programmas punktu izpildes, ekspluatantam jāiesniedz CAA pieteikums, kas satur vismaz sekojošu informāciju:

- gaisa kuģa identifikācija, norādot reģistrācijas zīmes;

- nepieciešamības pēc atkāpes pamatojumu;

- paredzamās atkāpes attiecīgajā izteiksmē (stundas, cikli utt.);

- pašreizējo inspekcijas statusu gaisa kuģim;

- defektu, kuri saistīti ar atkāpi, sarakstu:

- apstiprinājumu, ka atkāpe neietekmē atbilstību obligāti noteiktajam darbības laikam, kā arī, atsevišķos gadījumos, ja to pieprasa CAA, aktualizēto lidotspējas direktīvu un komponentu ar ierobežotu darbības laiku uzskaites sarakstu;

- kompensācijas līdzekļus, t.i. kādi papildus TA darbi veicami pirms paredzamajām atkāpēm.

Tipa sertifikāta īpašnieka ieteikumi (NTO- No technical objections), paši par sevi nevar kalpot kā pamatojums, tas var tikai būt kā papildus informācija augstāk minētajiem dokumentiem.

1. Pieteikumu iesniedz CAA lietvedībā ar visiem pievienotajiem dokumentiem. Pēc reģistrācijas Doclogix sistēmā lietvedis to nodod lidotspējas daļas vadītājam.
2. Lidotspējas daļas vadītājs nozīmē atbildīgo inspektoru, kurš izvērtē iesniegtos dokumentus, ņemot vērā augšminētos nosacījumus.
3. Saskaņā ar iepriekš minētajiem nosacījumiem un tos izvērtējot atbilstoši konkrētajai situācijai var tikt pieņemts kāds no sekojošajiem lēmumiem:

- noraidīt atkāpes;

- piekrist atkāpēm, izvirzot vai neizvirzot papildus nosacījumus;

- piekrist atkāpēm, bet ar citu laika intervālu.

Izvērtējot atkāpju pamatotību, nepieciešams izvērtēt pēdējo sešu mēnešu laikā ekspluatantam piešķirtās atkāpes, lai nerastos situācija, ka ekspluatants šo iespēju izmanto TA plānošanas nepilnību dēļ.

1. Par jebkuru no pieņemtajiem lēmumiem ekspluatants tiek informēts rakstiski. Noraidījuma gadījumā tā ir vēstule, piekrišana tiek noformēta ar lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstuli. Atbildīgais inspektors sagatavo un paraksta apstiprinājuma vēstules rekomendējošo daļu un apstiprinājuma vēstuli parakstīšanai nodod gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs.
2. Jebkurš no dokumentiem tiek ievadīts Doclogix sistēmā un reģistrēts CAA lietvedībā. Pēc tam dokuments tiek nosūtīts ekspluatantam un kopija lidotspējas daļai.
3. Lietvedības inspektors/e to iegrāmato organizācijas lietā un piešķirto izņēmumu reģistrē attiecīgā izņēmumu piešķiršanas žurnālā.
4. Iespējama arī atkāpju apstiprināšanas deleģēšana operatoram. Šī deleģēšana tiek apstiprināta apstiprinot darbības pašraksturojumu (CAME), kurā ietverta attiecīga procedūra. Šai procedūrai jāparedz visu šīs apakšnodaļas 6. punktā minētie nosacījumi.

13.1. Atkāpju apstiprināšana tiek deleģēta ekspluatantam, ievērojot sekojošus nosacījumus:

- CAME ir jābūt norādītai personai, kura ir tiesīga piešķirt atkāpi un šai personai ir jābūt akceptētai CAA;

- par katru piešķirto atkāpi ekspluatantam ir rakstiski jāziņo CAA 48 stundu laikā;

13.2. Organizācijas pašraksturojumam (CAME), jāsatur sekojoša informācija:

- personu, kurām ir CAA pilnvarojums, saraksts;

- izmantojamās veidlapas, kuras tiek izmantotas izskatot pieprasījumu, to izvērtējot, pieņemot lēmumu un attiecīgi to reģistrējot;

- atkāpju izskatīšanas procedūras;

- procedūras par CAA informēšanu par atkāpju piešķiršanu.

13.3. Iespējama arī daļēja pilnvaru piešķiršana organizācijai, piem. piešķirot tiesības piešķirt nelielas atlaides līdz noteiktam līmenim (piem. līdz 5% darbiem ar intervālu līdz 5000 st.). Visas atkāpes virs šī limita apstiprina CAA tieši.

13.4. CAA ne retāk kā reizi gadā ir jāizvērtē organizācijas piešķirtās atkāpes. To veic par attiecīgo organizāciju atbildīgais inspektors. Atkarībā no piešķirto atkāpju skaita un izvērtēšanas kvalitātes, organizācijai šīs tiesības var tikt atņemtas. Tas notiek ar lidotspējas daļas apstiprinājuma vēstules palīdzību, ko paraksta gaisa kuģu tehniskās apkopes uzraudzības nodaļas vadītājs.

## 6.8. Tehniskās apkopes programmas izmaiņu apstiprināšana

Šīs nodaļas nosacījumi tiek izmantoti kopā ar rokasgrāmatas 6.6.apakšpunkta nosacījumiem.

1. Organizācijai ir jānozīmē personu, kas ir atbildīga par tehniskās apkopes programmas kontroli, ieskaitot tās papildināšanu vai izmaiņām, kas rodas regulāru tās revīziju/pārskatu rezultātā.
2. TA programmas revīzijas var ietvert:

* papildus uzdevumus;
* dažu uzdevumu izņemšanu;
* uzdevumu modifikāciju (izmaiņas);
* izmaiņas uzdevumu frekvencēs;
* izmaiņas to gaisa kuģu sarakstā, uz kuriem attiecas šī programma.

1. Organizācijai CAA jāiesniedz sekojoši dokumenti:

* paredzamā revīzija/izmaiņas tehniskās apkopes programmā;
* jebkuru izmaiņu pamatojums:
* izmaiņas programmas sastādīšanai izmantotajos materiālos (attiecīgi TCDS, MRB Report, Maintenance Manual Ch. 5, darbības laika ierobežojumos, CPCP, CMR, citos tipa sertifikāta īpašnieka akceptētajos datos);
* modifikācijas, ieskaitot SB, lidotspējas direktīvas un remontus;
* dati, kas izriet no drošības programmas vai TA programmas efektivitātes uzraudzības.

1. Ja izmaiņas TA programmā ir radušās sakarā ar jauno/u gaisa kuģa/u iekļaušanu programmā, tad organizācijai jāiesniedz CAA arī katra šāda gaisa kuģa projektēšanas statuss (tipa specifikācija, AD statuss, modifikāciju un remonta statuss).
2. Darbības:

5.1. Izmaiņas TA programmā drīkst apstiprināt tikai tad, kad CAA lidotspējas daļa ir pārliecinājusies par to saturu atbilstību, vai arī tās ir apstiprinātas saskaņā ar 6.6. punktā norādītajiem nosacījumiem.

5.2. Saņemot augšminētos dokumentus Doclogix sistēmā, inspektoram ir jāizvērtē paredzamās tehniskās apkopes programmas izmaiņas atbilstību izmainītajiem izejas datiem un attiecīgajiem izmaiņas pamatotību apstiprinošajiem dokumentiem.

5.3. Attiecībā uz izmaiņām gaisa kuģu sarakstā, inspektoram papildus jāizvērtē, ka ir ņemti vērā visi nepieciešamie papildus uzdevumi, kas izriet no attiecīgo gaisa kuģu projektēšanas statusa.

5.4. Ja inspektors ir konstatējis atbilstību un/vai ir pārliecinājies, ka iesniegtie pamatojumi ir pietiekoši, tad tiek izsniegta rekomendācija programmas izmaiņu apstiprināšanai. Programmas izmaiņas tiek apstiprinātas vai nu parakstot un apzīmogojot spēkā esošo lappušu sarakstu, vai arī ar atsevišķu apstiprinājuma vēstuli uz lidotspējas daļas veidlapas.

5.5. Organizāciju par TA programmas izmaiņu apstiprināšanu vai neapstiprināšanu ir jāinformē ne vēlāk kā 60 dienas pēc pieteikuma saņemšanas.

5.6. Papildus gaisa kuģu iekļaušanas gadījumā, ja tehniskās apkopes programmas apstiprinājums ekspluatantam ir vajadzīgs pirms 60 dienu perioda, tad CAA var piekrist pagaidu kārtā iepriekšēji apstiprināt programmu, ievērojot sekojošas procedūras:

* papildus iekļautajam gaisa kuģim TA programma tiek apstiprināta ierobežotam laika periodam;
* attiecībā uz papildus iekļauto gaisa kuģi, inspektoram jāpārbauda tikai to uzdevumu atbilstība izejas datiem, kuru izpilde būs nepieciešama šajā laika periodā;
* TA programmas pagaidu iepriekšējs apstiprinājums var saturēt ierobežojumus, kas izriet no iepriekšējā apakšpunkta;
* inspektoram pēc tam jāveic pilna programmas atbilstības pārbaude tādā veidā, lai programma tiktu apstiprināta vai neapstiprināta līdz noteiktā perioda beigām.
* Izņēmuma gadījumos, ja ekspluatants ir sastādījis reāli izpildāmu plānu neatbilstību novēršanai, tad atbildīgajam inspektoram ir tiesības variēt maksimālo 6 mēnešu periodu. Taču, piemērojot šo punktu, ir jāņem vērā organizācijas iepriekšējā darbība.
  1. Tehniskās apkopes programmu (ja, nepieciešams, arī drošuma programmau), izmaiņu izvērtēšanai var tikt izmantotas tās pašas veidlapas, kas sākotnējās apstiprināšanas gadījumos.. Nelielu izmaiņu gadījumā, var neizmantot šīs veidlapas, bet tādā gadījumā visi izvērtētie punkti un atbilstības konstatācija tiek ierakstīti apstiprinājuma vēstulē.