

**Par gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanu,
stājoties spēkā Eiropas Komisijas regulas 2042/2003
I pielikuma nosacījumiem no 2009. gada 28. septembra**

Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” atgādina, ka no 2009. gada 28. septembra stājas spēkā Eiropas Komisijas regulas 2042/2003 I pielikuma (M daļas) nosacījumi, attiecībā uz aviāciju, kas netiek izmantota gaisa komercpārvadājumiem. Domājam, ka visi gaisa kuģu īpašnieki un lietotāji ir rūpīgi iepazinušies ar šī dokumenta saturu un esat gatavi ievērot visas tajā minētās prasības.

Komisijas regula 2042/2003 tika pieņemta 2003. gadā ar paredzamo spēkā stāšanos laiku Jūsu kategorijas gaisa kuģiem no 2008. gada 28. septembra. Taču aviācijas industrija uzskatīja, ka, attiecībā uz vispārējās nozīmes aviāciju, sākotnēji pieņemtie noteikumi ir pārāk smagi, tādēļ tajos ir nepieciešami grozījumi. Eiropas aviācijas drošības aģentūra (EASA) un Eiropas Komisija nāca pretī industrijas vēlmēm un ar Komisijas regulu 1056/2008 izdarīja grozījumus regulā 2042/2003, kas būtiski atviegloja vispārējās nozīmes aviācijas lidotspējas uzturēšanas prasības. Kaut arī regula paredz atvieglojumus, kā arī dažādus nosacījumus dažādām gaisa kuģu grupām, tā pēc savas formas ir samērā sarežģīta, tādēļ ne vienmēr viegli izprotama.

Diemžēl daudzi aviācijas sistēmas dalībnieki maldīgi uzskata, ka šī regula izvirza pilnīgi jaunas prasības, kuras agrāk nav bijušas. Gribu atgādināt, ka arī pirms tam spēkā esošie dokumenti un Čikāgas 1944. gada Konvencija par starptautisko civilo aviāciju un tās pielikumi paredz īpašnieka atbildību par gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanu. Tā kā tas bija noteikts vispārējos vārdos, tad, veicot aviācijas negadījumu analīzi, tika konstatēts, ka gaisa kuģu īpašnieki ne vienmēr apzinās to atbildību, kuru tie ir uzņēmušies, un, dažos gadījumos, pat nav spējīgi to realizēt. Pieņemtie Eiropas Savienības noteikumi tikai precīzē un detalizē nosacījumus, kādi jāievēro lai realizētu šo atbildību. Tādā veidā gaisa kuģu īpašniekiem ir skaidri pateiks kas un kā jādara. Ievērojot to, ka ne visi gaisa kuģu īpašnieki ir pietiekoši kompetenti, lai pilnībā realizētu savu atbildību par lidotspējas uzturēšanu, Eiropas noteikumi paredz, ka ir iespējams likumīgi nodot šīs funkcijas attiecīgi sertificētām organizācijām, kuras, izmantojot kvalificētus aviācijas speciālistus, īpašnieku vārdā pilnvērtīgi veiktu tiem noteiktās funkcijas, tādējādi nodrošinot augstu lidojumu drošības līmeni.

Šeit gribētu vērst īpašnieku un lietotāju uzmanību uz tiem galvenajiem faktoriem, kurus šī regula ietver, un kuri Jums būtu jāņem vērā:

1. Gaisa kuģa īpašnieks ir atbildīgs par tā lidotspējas uzturēšanu atbilstoši Eiropas regulu prasībām. Ja gaisa kuģis ir iznomāts, tad visa īpašnieka atbildība tiek nodota tā lietotājam, ja ir noslēgta rakstiska vienošanās un lietotājs (operators, ekspluatants) ir norādīts gaisa kuģa reģistrācijas dokumentā (M.A.201);
2. Lidotspējas uzturēšanai nepieciešamie uzdevumi un atskaites dokumentācija, kuru nepieciešams uzturēt ir norādīta M.A.301 un M.A.305 punktos;
3. Gaisa kuģa īpašnieks vai lietotājs var noslēgt līgumu par lidotspējas uzturēšanas darbu veikšanu ar organizāciju, kas ir apstiprināta atbilstoši šīs regulas pielikuma M daļas G apakšdaļas nosacījumiem. Šāda līguma saturs ir norādīts M daļas I papildinājumā (Appendix I);
4. Katra gaisa kuģa tehniskā apkope notiek atbilstoši tehniskās apkopes programmai, kas izstrādāta atbilstoši m.A.302 punkta prasībām un tā ir jāapstiprina gaisa kuģa reģistrācijas valsts nozīmētajai kompetentajai iestādei (Latvijas gadījuma- valsts aģentūrai „Civilās aviācijas aģentūra”);

5. Gaisa kuģu tehnisko apkopi drīkst veikt un parakstīt sertifikātu par nodošanu izmantošanai drīkst tikai tehniskās apkopes organizācijas, kuras ir sertificētas atbilstoši regulas 2042/2003 II pielikuma (145. daļas) vai I pielikuma (M daļas) F apakšdaļas nosacījumiem.
6. Atsevišķi tehniķi, kuri ir sertificēti atbilstoši regulas III pielikuma (66. daļas) prasībām, drīkst veikt tikai nelielu tehnisko apkopi, bet nedrīkst veikt sarežģītus tehniskās apkopes darbus, kas norādīti M daļas VII papildinājumā (Appendix VII);
7. Pilots ierobežotu tehnisko apkopi, kas norādīta M.A.803 punktā M daļas VIII papildinājumā (Appendix VIII), drīkst veikt tikai tad, ja ir gaisa kuģa īpašnieks (ne lietotājs) vai arī, kolektīvā īpašuma gadījumā ir bezpeļņas atpūtas organizācijas biedrs ar lēmējtiesībām (M.A.803). Pilota īpašnieka veicamajiem uzdevumiem jābūt norādītiem tehniskās apkopes programmā;
8. Katru gadu nepieciešams veikt gaisa kuģa lidojumderīguma pārbaudi un jāizsniedz lidojumderīguma pārbaudes sertifikāts. Šādu pārbaudi drīkst veikt tikai organizācijas, kuras apstiprinātas atbilstoši M daļas G apakšdaļas nosacījumiem. Gaisa kuģa lidojumderīguma sertifikāts ir beztermiņa un ir spēkā tikai ar minēto lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu;
9. Visām gaisa kuģa modifikācijām un remontiem jābūt apstiprinātiem atbilstoši Komisijas regulas 1702/2003 prasībām;
10. Gaisa kuģis nedrīkst lidot, ja tā lidotspējas uzturēšana netiek veikta atbilstoši M daļas prasībām.

Protams, tie nav visi nosacījumi, kurus nepieciešams ievērot. Šie ir tikai, mūsuprāt, svarīgākie aspekti. Pilni noteikumu teksti ir publicēti Eiropas Savienības oficiālajos žurnālos, kā arī Eiropas savienības (www.europa.eu), Eiropas aviācijas drošības aģentūras EASA (www.easa.europa.eu) un valsts aģentūras „Civilās aviācijas aģentūra” (www.caa.lv) mājas lapās. Šie dokumenti pieejami arī latviešu valodā. Papildus regulu nosacījumiem, Eiropas aviācijas drošības aģentūra (EASA) ir izstrādājusi pieņemamos atbilstības līdzekļus (AMC), kuros detalizēti norādīts, kas jā dara, lai panāktu atbilstību noteikumu prasībām

Eiropas Komisijas regulas 2042/2003 visu pielikumu B iedaļa nosaka arī prasībās attiecībā uz dalībvalstu kompetentajām iestādēm, Latvijas gadījumā tas ir mums, valsts aģentūrai „Civilās aviācijas aģentūra” uzliekot tai par pienākumu veikt visu aviācijas darbību uzraudzību, ieskaitot gaisa kuģu lidotspējas uzturēšanas uzraudzību, veicot gaisa kuģu flotes uzraudzību (M.B.303). Ja, veicot gaisa kuģu pārbaudes, tiek atklāts, ka netiek ievēroti M daļas nosacījumi, tad mēs būsime spiesti pieņemt mērus atbilstoši M.B.903 punkta prasībām, kā arī apturēt lidojumderīguma sertifikāta darbību atbilstoši Komisijas regulas 1702/2003 21.A.181 punkta nosacījumiem.

Taču neatkarīgi no tā, vai mēs būsime atklājuši neatbilstības vai nē, regulas būs stājušās spēkā un to neievērošana tik un tā būs likuma pārkāpums un īpašnieku vai lietotāju pienākums ievērot visas Eiropas Komisijas regulu 2042/2003 un 1702/2003 prasības. It īpaši tas ir svarīgi, jo aviācijas negadījumu gadījumā, par šo noteikumu (kas tiek uzskatīti par gaisa kuģu ekspluatācijas noteikumu sastāvdaļu) pārkāpumu, atbilstoši LR Krimināllikuma 257. panta nosacījumiem, var iestāties kriminālatbildība.

Valsts aģentūra „Civilās aviācijas aģentūra” vēlreiz aicina visus gaisa kuģu īpašniekus un lietotājus rūpīgi iepazīties ar jaunajām prasībām, lai atlikušajā laikā paspētu novērst iespējamās neatbilstības un sakārtot savu darbību atbilstoši jaunajām prasībām.