



**Становище № 03/2009**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 7 декември 2009 г.**

**относно Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003  
на Комисията от 24 септември 2003 година за определяне на правила за  
прилагане на сертифициране за летателна годност и за опазване на околната  
среда на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и  
оборудване, както и за сертифициране на проектантски и производствени  
организации**

***„Ограничени типови сертификати и ограничени сертификати за летателна  
годност“***

## I ОБЩИ КОМЕНТАРИ

1. Целта на настоящото становище е да предложи на Комисията изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003<sup>1</sup> и Приложението към него (наричано по-нататък част-21), като включва разработени и подобрени изисквания за издаване на ограничени типови сертификати (R-TC) и ограничени сертификати за летателна годност (R-CoA).
2. Становището бе прието след процедурата, определена от Управителния съвет на Европейската агенция за авиационна безопасност (Агенцията)<sup>2</sup>, в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>3</sup> (наричан по-нататък „Основния регламент“).

## II Консултация

3. Уведомление за предложено изменение 2008-06<sup>4</sup>, съдържащо проектостановище относно Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 1702/2003, е публикувано на интернет страницата на Агенцията на 10 април 2008 година.
4. До изтичане на крайния срок 10 юли 2008 г. Агенцията е получила 120 коментара от 24 национални органи, професионални организации и частни дружества.
5. За всички получени коментари е изпратено потвърждение за получаване, като са включени в Документ за отговор на коментари (ДОК), който е публикуван на интернет страницата на Агенцията на 21 август 2009 година. Този документ за отговор на коментари съдържа списък на всички лица и/или организации, които са предоставили коментари и отговори на Агенцията.
6. Основното намерение на уведомлението за предложено изменение 2008-06 бе да разработи и подобри изискванията за издаване на ограничени типови сертификати и ограничени сертификати за летателна годност. Уведомлението за предложено изменение описва всички случаи, когато може да бъде издаден ограничен сертификат за летателна годност. Това включва случаи, за които в близкото минало бяха издавани постоянни разрешителни за полети в съответствие с част 21A.701 (15). Този вариант в част 21 се разглеждаше като преходна мярка, докато бъдат подобрени правилата за ограничени сертификати за летателна годност, така че те също да могат да се прилагат за тази категория въздухоплавателни средства. Следователно, уведомлението за предложено изменение предвижда прекратяване на действието на разпоредбите на част 21A.701 (15).
7. Бяха направени многобройни възражения относно заличаване на възможността за разрешение за полет на 21A.701 (15) от общността на собствениците на

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията от 24 септември 2003 година относно определяне на правила за прилагане на сертифициране на въздухоплавателни средства и свързани с тях продукти, части и оборудване за летателната годност и за опазване на околната среда, както и за сертифициране на проектантски и производствени организации (ОВ L 243, 27.9.2003 г., стр. 6)

<sup>2</sup> Решение на Управителния съвет относно процедурата, която трябва да бъде приложена от Агенцията за издаването на становища, спецификации за сертифициране и ръководства („Нормотворческа дейност“). EASA MB 08-2007, 13.6.2007-{}-

<sup>3</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1)

<sup>4</sup> Виж Нормотворчески архиви на

въздухоплавателни средства, които в момента летят с постоянно разрешение за полет, както и от националните авиационни органи.

8. Агенцията признава, че не може да бъде направена пълна оценка на въздействието на предложената мярка, без да се разполага с крайните резултати от уведомлението за предложено изменение 2008-07 („ELA процес“; „Стандартни промени и ремонти“ и „Спецификации за сертифицирането на леки спортни самолети“), и че заличаването на възможността за постоянно разрешение за полет може да доведе до спирането на въздухоплавателните средства.

Следователно, Агенцията решава да оттегли от това уведомление за предложено изменение предложените промени в параграфи 21А.701, 21А.703, 21А.719, 21А.723, 21В.325 и свързаните с тях промени в АМС и GM (приемливи средства за съответствие и ръководства) в част-21.

9. Независимо от горното, Агенцията продължава да поддържа становището, че разрешението за полет не е подходящият сертификат за летателна годност на въздухоплавателните средства, които постоянно работят в принципно една и съща конфигурация и обстоятелства, съгласно обясненията в обяснителната бележка към уведомлението за предложено изменение.
10. Поради това, Агенцията възнамерява да предприеме нова нормотворческа дейност, посветена на първоначалните и продължаващите изисквания за летателна годност и подходящите сертификати за съответното въздухоплавателно средство. Такава нормотворческа дейност може да обърне дължимото внимание на новата нормативна ситуация след прилагането на уведомление за предложено изменение 2008-07 и на конкретните проблеми на въздухоплавателните средства, които в момента оперират с постоянно разрешение за полет.
11. В отговор на други коментари, Агенцията въведе нови разпоредби в проекта за изменение, които позволяват лесно преминаване на въздухоплавателни средства от нормален сертификат за летателна годност към ограничен сертификат за летателна годност, в случай, че типът се превърне в „сирак“. Това обаче няма да реши продължаващите проблеми, свързани с летателната годност, както е описано от много от авторите на коментари, като например наличието на надлежно сертифицирани резервни части.
12. Всички решения по-горе са отразени в Документа за отговор на коментари, публикуван заедно с текстовете на правилата, получени в резултат на включените коментари.
13. До 8 юни 2009 година са получени четири реакции от трима автори на коментари във връзка с Документа за отговор на коментари. Нито една от тези реакции не е станала основание за Агенцията да извърши допълнителни промени в своите предложения.

### **III. Съдържание на становището на Агенцията**

14. Това становище предлага изменение на част-21, по-специално на разпоредбите, свързани с издаването на ограничени типови сертификати и ограничени сертификати за летателна годност. Концепцията на ограничените сертификати за летателна годност е включена в основния регламент за експлоатация на въздухоплавателни средства, които не могат да изпълняват всички приложими изисквания за летателна годност, но за които, въпреки това, може да бъде осигурена адекватна безопасност чрез рестрикции, ограничения и други смекчаващи мерки. Тази концепция е включена и в част-21, но поради липса на време, не са разработени нито подробен и изчерпателен набор от изисквания, нито АМС/GM (приемливи средства за съответствие/ръководства). Междувременно бе използван ограничен сертификат за летателна годност за

експлоатация на въздухоплавателни средства, за които не съществува вече активен титуляр на типов сертификат, и за въздухоплавателни средства в обхвата на Агенцията, които все още не са получили типов сертификат от Агенцията. Практиката е разработена за тези въздухоплавателни средства, които трябва да бъдат кодифицирани в част-21.

15. Настоящото правило вече описва два начина за получаване на ограничен сертификат за летателна годност. Те са допълнително дефинирани и разработени в това становище:

- *Ограничен сертификат за летателна годност, основан на ограничен типов сертификат.*

Тази възможност е предназначена за въздухоплавателни средства, които не могат да спазят всички приложими изисквания за летателна годност, защото са проектирани за специални цели, като например пръскане на култури, метеорологичен контрол и т.н.

- *Ограничен сертификат за летателна годност, основан на одобрение на проекта, удостоверяващ спазване на конкретни спецификации за летателна годност (SAS), издаден от Агенцията за конкретния случай:*

Тази възможност е предназначена за индивидуални въздухоплавателни средства, които по различни причини не могат да спазят приложимите изисквания за летателна годност, но за които независимо от това може да бъде осигурена достатъчна безопасност чрез рестрикции, ограничения и други смекчаващи мерки. Примерите, за които днес се използва тази опция, са свързани с въздухоплавателни средства без активен притежател на типов сертификат (въздухоплавателни средства „сираци“) и въздухоплавателни средства, проектирани в бившия Съветски съюз, за които Агенцията (все още) не е издала типов сертификат. Предложени са нови разпоредби, позволяващи лесно преминаване на въздухоплавателните средства от нормален сертификат за летателна годност към ограничен сертификат за летателна годност, в случай, че типът се превърне в „сирак“.

Това становище предвижда добавянето на трета възможност:

- *Ограничен сертификат за летателна годност, основан на типов сертификат и на ограничен допълнителен типов сертификат (R-STC):*

Тази възможност е предназначена за въздухоплавателни средства, които вече имат нормален сертификат за летателна годност, основан на нормален типов сертификат, но които са модифицирани за специални цели, както в първия случай по-горе. Без тази нова възможност, единственият начин модификации на въздухоплавателни средства за специални цели да получат одобрение ще бъде да кандидатстват за изцяло нов ограничен типов сертификат. Съпътстващата отговорност за целия проект на въздухоплавателните средства обикновено надхвърля възможностите на модификатора и не би била в съответствие с начина, по който „нормалните“ модификации на въздухоплавателни средства се третират съгласно Подчаст Д.

#### **IV. Оценка на въздействието на законодателството**

16. Изменението се очаква да има умерено положителен ефект върху безопасността, като отчита факта, че основната цел на регулаторното действие е да отрази в изискванията досегашната практика на Агенцията и досегашната практика на държавите-членки.

За въздухоплавателни средства тип „сирак“ отговорностите на различните участници ще бъдат по-ясно определени, позволявайки по-ефективен надзор върху продължаващата летателна годност. Очаква се това да допринесе за подобряване на безопасността.

За самолетите от бившия Съветски съюз условията за издаване на конкретни спецификации за летателна годност от Агенцията ще осигурят основно и стабилно ниво на безопасност. Само типовете въздухоплавателни средства, които преминат успешно теста за съответствие с тези конкретни спецификации за летателна годност, могат да продължат да работят с ограничени сертификати за летателна годност. Очаква се това също така да допринесе за подобряване на безопасността.

17. Общият икономически ефект от изменението се очаква да бъде положителен. Всички съответни въздухоплавателни средства се нуждаят от някаква форма на сертификат за летателна годност, като във всички случаи е необходимо одобрение на проекта от страна на Агенцията, последвано от определяне на съответствието от държавата-членка по регистрация. Това означава, че таксите, свързани с регулаторните органи, ще бъдат подобни за различните възможности.

Автоматичните и почти автоматичните промени от категорията сертификат за летателна годност към въздухоплавателно средство „сирак“ ще отнемат част от административната тежест и по този начин ще имат положителен икономически ефект. Промяната в категорията на сертификата за летателна годност за въздухоплавателно средство „сирак“ и за тези от бившия Съветски съюз и възможните промени в допустимите дейности за тези въздухоплавателни средства е следствие от вече съществуващи изисквания и не е засегната от изменението.

Предложените мерки за избягване на възможността въздухоплавателни средства да стават „сираци“ ще имат положителен икономически ефект, тъй като притежателите на типов сертификат ще бъдат в състояние да запазят своите типови сертификати с относително прости средства; по този начин ще се позволи най-уязвимите от тези притежатели на типови сертификати да останат в бизнеса.

Новата възможност за ограничен допълнителен типов сертификат се очаква да има умерен положителен икономически ефект. Това ще позволи на модификаторите на въздухоплавателни средства да ограничат своите усилия за съответствие само до променения проект, вместо да се налага да се кандидатства за изцяло нов ограничен типов сертификат, с необходимостта да се покаже, че въздухоплавателното средство изцяло отговаря на най-новите изисквания.

18. Равнопоставеност и справедливост по отношение на разпределението на положителните и отрицателните последици сред засегнатите сектори: повечето от въздействията ще засегнат относително малък сектор от авиационната общност. Все пак, това е логично следствие от темата, която се разглежда в настоящото уведомление за предложено изменение: Ограничените сертификати за летателна годност се издават само за въздухоплавателни средства със специални цели, или за въздухоплавателни средства, които не могат да отговорят на всички изисквания за летателна годност по други причини. Поради това е неизбежно, че само ограничен брой правни субекти ще се възползват от изменението.

Кьолн, 7 декември 2009 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор