



**Становище № 01/2011**

**НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ**

**от 18 март 2011 година**

**за 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**

**И**

**за Регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи**

***„процес ELA“ и „стандартни промени и ремонти“***

## **Резюме**

Настоящото становище е насочено главно към общата авиация и засяга следните въпроси:

Въведен е опростен и по-пропорционален процес по сертифициране на европейски леки въздухоплавателни средства (ELA). Заявител за типов сертификат (TC) за въздухоплавателно средство ELA1 (напр. въздухоплавателни средства под 1200 кг) може да използва програма за сертифициране, за да демонстрира своя капацитет на проектиране. По този начин ще се премахне необходимостта малките дружества да преминават през обременяващия и отнемачия време административен процес, чрез който получават одобрение за проектантска организация. Този процес протича едновременно с процеса по сертифициране. Промяната ще бъде от полза на новите заявители за типов сертификат за въздухоплавателно средство ELA1.

Въведена е концепция „Стандартни промени и стандартни ремонти“. Новата концепция премахва нуждата да се премине през процеса по одобрение на проект за промени и ремонти, които се считат за стандартни. За тази цел в новите сертификационни спецификации (CS) ще бъде включен каталог със стандартни промени и ремонти. Новата концепция ще спомогне за намаляване на административната тежест, като същевременно нивото на безопасността ще се запази на високо равнище. Всички притежатели/ оператори на малки въздухоплавателни средства могат да се възползват от това правило.

Съгласно сегашните правила формуляр 1 на EASA е предпоставка за вграждане на всички резервни части във въздухоплавателно средство. И все пак някои части и устройства във въздухоплавателното средство ELA се произвеждат в сектор, който не се регулира от въздухоплаването. Нерегулираните производители не могат да пускат тези части с формуляр 1 на EASA. За едно ново въздухоплавателно средство това не е проблем, тъй като приемането на новите части е обхванато от одобрена производствена организация на производителя на въздухоплавателното средство. Въпреки това резервните части обикновено се получават директно от източника. За да се спази задължението по формуляр 1 на EASA, тези части все пак трябва да се пускат посредством одобрени производствени организации, където добавената им стойност не винаги е неизбежна. Настоящото становище въвежда възможността за притежателите на въздухоплавателно средство ELA да допускат вграждането на дадени части без формуляр 1 на EASA, които не са от ключово значение за безопасността. Тази промяна е насочена към намаляване на регулаторната тежест на ниво, пропорционално с рисковете за безопасността.

**Общо**

1. Целта на настоящото становище е да представи предложението Комисията за изменение на приложението към Регламент (ЕО) № 1702/2003<sup>1</sup> на Комисията (по-нататък наричано „част 21“) и по-специално да въведе опростен и по-пропорционален процес по сертифициране за европейски леки въздухоплавателни средства (ELA). За да се запази съответствието с част 21, се предлага Комисията да измени Регламент (ЕО) № 2042/2003 г.<sup>2</sup> и приложенията Част М и Част 145.
2. Становището е прието вследствие на процедура, определена от управителния съвет<sup>3</sup> на Европейската агенция за авиационна безопасност в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008<sup>4</sup> (по-нататък наричан „Основен регламент“).

**II. Консултация**

3. През изминалите години беше отбелязан спад в дейността „класическо“ въздухоплаване с развлекателна цел и в развитието на пътуванията с малогабаритни самолети в Европа. Обратната информация от сектора и операторите предполага, че регулаторната рамка, прилагана към въздухоплавателните средства, управлявани с развлекателна цел, става все по-тежка за естеството на извършваните дейности и поставя голяма регулаторна тежест за проектантите и производителите на тези видове.
4. Агенцията създаде нормотворческата задача MDM.032 с цел тези опасения да бъдат разгледани. Тъй като задачата беше с широк обхват, през 2006 г. Агенцията изготви предварително уведомление за предложено изменение (NPA) с цел да се обсъди концепция за по-добро регулиране в общата авиация. Обратната информация от това предварително NPA беше използвана от групата по MDM.032, за да разработи концепция за по-добро регулиране в общата авиация. Това концепция обхващаше първоначалната летателна годност и нейното продължаване, операциите и лицензирането за общата авиация.
5. Агенцията взе под внимание също въвеждането на правило относно леките спортни въздухоплавателни средства (LSA) от Федералната администрация за въздухоплаване (FAA), с което беше подчертан спад в хармонизирането между агенцията и FAA във връзка с регулирането на развлекателното въздухоплаване. Повечето видове LSA в Съединените щати са с европейски произход, но не могат да оперират законно в ЕС, освен ако не са с излетно тегло, по-ниско от 450 кг (и впоследствие спадат към

<sup>1</sup> 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 (GA L 243, 27.9.2003 г., стр. 6). Регламентът е последно изменен с Регламент (ЕО) № 1194/2009 от 30 ноември 2009 година (GA L 321, 6.12.2009 г., стр. 5).

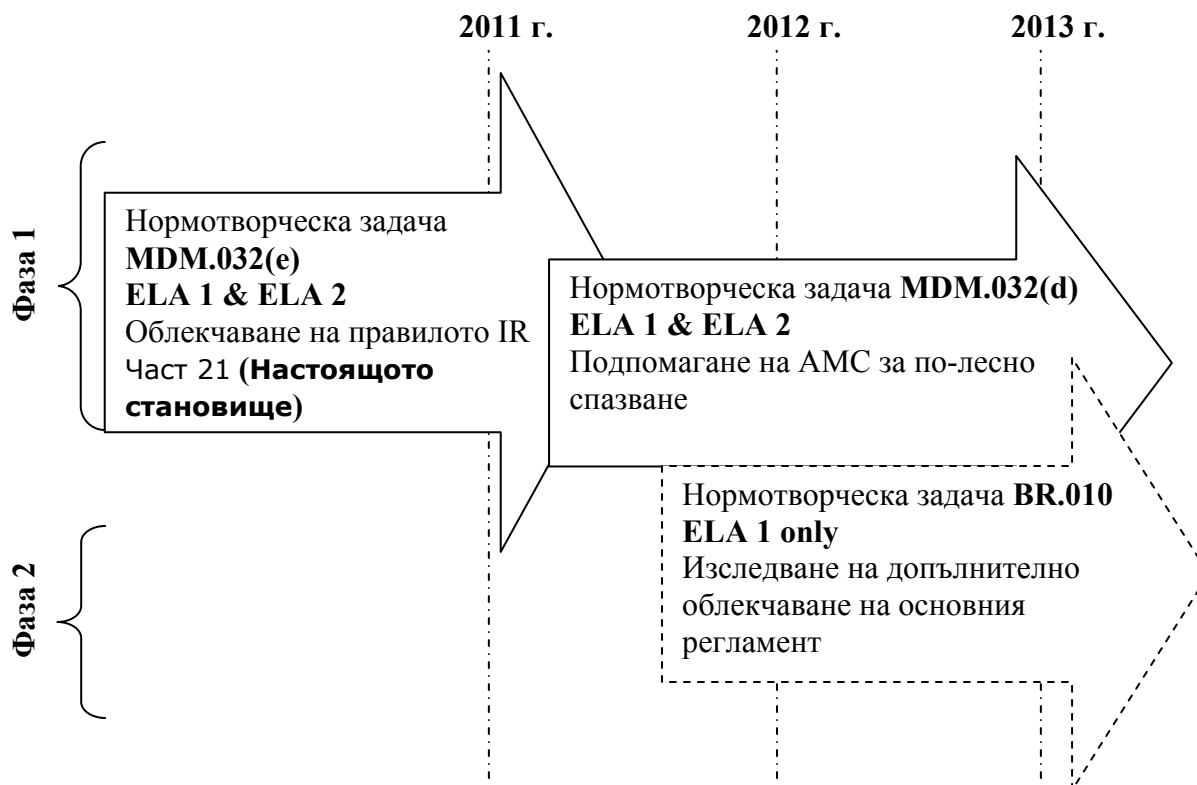
<sup>2</sup> Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (GA L 315, 28.11.2003 г., стр. 1). Регламентът е последно изменен с Регламент (ЕО) №962/2010 на Комисията от 27 октомври 2010 г. (GA L 281, 27.10.2010 г., стр. 78).

<sup>3</sup> Решение на управителния съвет относно процедурата, която агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации материали с насоки. EASA MB 08-2007 от 11.6.2007 („нормотворческа процедура“).

<sup>4</sup> Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (GA L 79, 19.3.2008 г., стр. 1). Регламентът е последно изменен с Регламент (ЕО) № 1108/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година (GA L 309, 24.11.2009 г., стр. 51).

Приложение II от основния регламент) или не са сертифицирани към CS-VLA (Много лек самолет) или към по-висок код.

6. Като подгрупа на концепцията за по-добро регулиране в общата авиация, MDM.032 групата обсъди няколко възможности за първоначална летателна годност. С публикуването на NPA 2008-07 на 18 април 2008 г. групата предложи следното за първоначална летателна годност:
  - Да не се променя обхватът на Приложение II Въздухоплавателни средства (по-специално малогабаритни) в Регламент (ЕО) № 1702/2003 на Комисията (наричан тук „част 21“) и тези въздухоплавателни да се задържат извън обхвата на този регламент.
  - Да се създаде по-лек регулаторен режим за новата процедура за европейски леки въздухоплавателни средства (ELA) и да се въведе концепция за стандартни промени и ремонти.
  - По-лекият регулаторен режим за ELA да се подраздели в две процедури:
    - o ELA1 за самолети, планери или мотопланери, които не са класифицирани като моторни въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга с максимално излетно тегло **1 200 кг.**
    - o ELA2 за самолети, планери или мотопланери, които не са класифицирани като моторни въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга с максимално излетно тегло **2 000 кг.**
7. Новата предложена процедура в NPA 2008-07 за ELA беше значително по-опростена процедура за регулиране на въздухоплавателни средства и свързани продукти, части и устройства. Намерението беше издаването на сертификати за типа и за летателна годност на индивидуалните въздухоплавателни средства да продължи. Това предполага, че новата процедура ще следва сегашните принципи от част 21.
8. До крайния срок 18 юли 2008 г. агенцията получи 843 коментара от 79 национални въздухоплавателни администрации, професионални организации и частни дружества.
9. Много коментатори изразиха мнението, че NPA не постига това, което са искали, т.е. сертифициране, сравнимо със съществуващото в САЩ (правилото за леки спортни въздухоплавателни средства), което не включва одобрения от организации или съществено участие на Федералната администрация за въздухоплаване (FAA). Тези коментари обаче бяха предимно от заинтересовани страни в обхвата на процедурата ELA1.
10. Следователно Агенцията предложи важно стратегическо изменение на предложенията в документа с отговори по коментарите (CRD) към NPA 2008-07. Беше предложена паралелна нормотворческа фаза 2, докато за въздухоплавателните средства ELA1 от тази категория в нормотворческата задача BR.010, която е по-близка до правилата FAA LSA, ще се разгледа допълнително облекчаване на регулаторния режим. Едновременно с това предложенията в NPA 2008-07 за ELA1 и ELA2 ще бъдат разработени с цел възможно най-скоро да се въведе опростяване на настоящия процес по сертифициране в рамките на част 21.



11. Агенцията реши да раздели публикуването на CRD до NPA 2008-07, за да съобщи по-ясно този двуфазов подход и да осигури всеобхватно резюме на дискусиите, заключенията и произтичащото от тях предложение за текст на промените в част 21 за опростяването на настоящия процес за сертифициране. Счита се, че въпреки негативните реакции към това разделяне, които също са описани в приложението към това становище, разделянето е допринесло за подобряване на консултирането относно тази стратегия и в същото време е осигурило по-бърз процес на осъществяване на промените на част 21, предложени в това становище.
12. Отделна част II от CRD към NPA 2008-беше публикувана на 25 ноември 2010 г., съдържаща всички 843 коментари, отговори и текста, произтичащ от предложените сертификационни спецификации за самолетите до 600 кг в обхвата на ELA1 (CS-LSA). Новите CS-LSA са планирана да бъдат публикувани в началото на 2011 г. и в тях са използвани стандартите на сектора, използвани също в правилата LSA.
13. При подготовката на фаза 2 (задача BR.010), предложена от агенцията, е извършено изследване на сегашните национални регулаторни системи за малогабаритни въздухоплавателни средства в редица държави-членки и данни, свързани с безопасността. Намерението е да се установи дали могат да се извлекат поуки от тези регулаторни системи, прилагани към категории въздухоплавателни средства, близки до самолетите от ELA1. Резултатите от това изследване ще се използват за проучване на възможности по задача BR.010.
14. Съображенията „за“ и „против“ относно избора от агенцията курс за усъвършенстване на промяната на част 21, предложена в това становище, са:

- Опростяване на сегашния процес по сертифициране за всички въздухоплавателни средства в обхвата на EIA1 и EIA2 и в същото време запазване на типовия сертификат или ограничения типов сертификат.
- Промените влизат в сила чрез нормотворческата процедура колкото е възможно по-скоро.
- Концепцията „стандартни промени“ и „стандартни ремонти“ е въведена за:
  - а. Въздухоплавателни средства EIA1, EIA2;
  - б. Самолети с максимална излетна маса (МТОМ) 5700 кг или по-малко, и
  - в. Хеликоптери с 3175 кг МТОМ или по-малко.
- Предложението не се счита за оптималното решение за EIA1 и е необходимо допълнително време, за да се разработи ново предложение.
- Регламентът „Вноски и такси“, приет от Комисията, остава приложим, макар че заинтересованите страни го считат за основната пречка пред сертифицирането на ново въздухоплавателно средство или сертифицирането на промени или ремонти на съществуващо въздухоплавателно средство. Беше предложено да се използва

финансирането, основано на малки такси от самолетни билети — същото, използвано

в САЩ. Подобна система ще гарантира финансиране на системата на EASA без значително увеличение на цената на самолетния билет.

15. Реакциите към CRD 2008-07 част I са включени в приложението към това становище и предоставят — по практически съображения — тълкувание или всеобхватно резюме на някои реакции. Общо седем сдружения от сектора EIA1 на общата авиация, шест европейски органа, FAA и две отделни лица предоставиха обратна информация.
16. Особено заинтересованите страни, които са активни в категория EIA1, изразяват разочарованието си от настоящото предложение. По тяхно мнение то няма да осигури необходимото облекчаване за общността им, а освен това разработването на тази програма отне прекалено много време. Агенцията вече изрази в CRD, че е ясно, че предложените промени в рамките на част 21 няма да осигурят окончателно решение. Следователно е изразено предложение за последващи действия, за да се разгледат възможностите, при които ще са необходими промени на основния регламент. Това обаче се разглежда отделно от предложението в това становище.
17. Реакциите спрямо част I на CRD показват, че за комбинираното одобрение на проекта и производството, предложени в нова подчаст Л към част 21, се счита, че не осигурява ползите, очаквани от сектора. Предложената подчаст Л се счита за прекалено сложна. В дългосрочен план тя би довела до различия с настоящите подчасти в част 21 за одобрение за проектантска организация (DOA) и одобрение за производствена организация (POA). Счита се също, че увеличава повече бюрокрация. Агенцията разгледа тези реакции и заключи, че новата подчаст Л, която е приложима само към въздухоплавателни средства в рамките на критериите от EIA1 и EIA2, усложнява прекалено много част 21, като ползата за организациите е малка или никаква. Очевидно е също, че предложението за комбинираното одобрение на проекта и производството зависи от прилагането на член 20, параграф 2, буква б), точка (ii) от основния регламент от страна на държава-членка. Само ако държава-членка поиска агенцията да

поеме отговорност за одобрението на специфична продуктова организация в тази държава-членка, би могло да се издаде комбинирано одобрение. Всъщност с наличието на член 20, параграф 2, буква б), точка (ii) в основния регламент издаването на комбинирано одобрение за проект и продукт вече е възможно в рамките на настоящите правила за прилагане. Когато държава-членка е дала съгласието си да използва тази разпоредба, агенцията комбинира надзора над одобрението за производствена организация и одобрението за проектантска организация и накрая издава едно комбинирано одобрение. Следователно предложението за подчаст Л беше оттеглено.

### III. Съдържание на становището на агенцията

18. В настоящото становище възможно най-много се вземат под внимание предложенията, изложени от заинтересованите страни и органите, които са участвали в консултирането и които отговориха на Част I на CRD към NPA 2008-07. Измененията на предложената промяна в Регламент (ЕО) № 1702/2003 и Приложение I (част 21) от CRD 2008-07 част I за представени по-долу за всеки параграф, когато е приложимо. Редакторските поправки не са изрично упоменати.

#### 19. **1702/2003**

Определение за ELA1 и ELA2 е въведено в член 1 с цел да се подобри разбираемостта на изискванията в част 21.

#### 20. **Част 21**

##### **21A.14 Доказване на капацитет**

Произтичащият текст на част 21 в NPA 2008-07 част I неправилно измени параграф 21A.14, буква в) по начин, подобен на този при параграф 21A.14, буква б) по отношение на двигателите и витлата. Този параграф следва единствено да позволява програмата за сертифициране за двигатели и витла, монтирани във въздухоплавателно средство, посочено в този параграф. Параграфи 21A.14, буква б) и в) са поправени и опростени посредством определението за ELA1 и ELA2 в член 1.

##### **21A.35 Полетни тестове**

Въздухоплавателни средства ELA1 и ELA2 са включени в параграф буква б) в съответствие с произтичащия текст в NPA 2008-07 част I.

##### **21A.90A Обхват**

Този параграф е преномериран и към обхвата на тази подчаст са направени стандартни промени.

##### **21A.90B Стандартни промени**

Изискването е преформулирано и преномерирано (в NPA 2008-07 част I вж. 21A.98) с цел ясно да се обособи процесът по одобрение на промените от стандартните промени, за които не е необходим подобен процес на одобрение. Текстът е опростен също чрез употребата на определения за ELA1 и ELA2, въведени в член 1.

##### **21A.112Б Доказване на капацитет**

Направена е препратка към новия параграф 21A.14, буква в) в съответствие с произтичащия текст в NPA 2008-07 част I.

##### **21A.116 Прехвърляемост**

Изискването е изменено за въздухоплавателни средства ELA1 в съответствие с произтичащия текст в NPA 2008-07 част I.

#### **21A.307 Пускане на части и устройства за вграждане**

Произтичащият текст в NPA 2008-07 част I неправилно съдържа параграф в), чието съдържание вече беше обхванато в параграф буква б). Следователно този параграф е премахнат.

Изискването е преформулирано, използвайки определенията на ELA1 и ELA2, въведени в член 1. Освен това е добавено специфично изискване за идентификация на части, произведени под отговорността на притежателя.

#### **ПОДЧАСТ Л – Комбинирано одобрение на организации, отговорни за проекта и производството на въздухоплавателни средства, посочени в параграф 21A.14, буква б) и в)**

Предложението за тази нова подчаст е оттеглено.

#### **21A.431A Обхват**

Този параграф остана непроменен в NPA 2008-07, но сега е преномериран и към обхвата на тази подчаст са добавени стандартни ремонти.

#### **21A.431B Стандартни ремонти**

Изискването е преработено и преномерирано (в NPA 2008-07 част I вж. 21A.436) с цел ясно да се отдели процедурата по одобряване на ремонти от стандартните ремонти, за които не е необходима такава процедура. Текстът е опростен също чрез използване на определенията за ELA1 и ELA2, въведени в член 1.

#### **21A.432B Доказване на капацитет**

Изискването е изменено така, че да включва възможността да се използва програма за сертифициране, доказваща капацитета на въздухоплавателни средства ELA1 в съответствие с текста в NPA 2008-07 част I.

#### **21A.439 Производство на резервни части**

Това изискване първоначално беше изменено така, че да включи новата подчаст Л. Това беше оттеглено и следователно този параграф не е изменен.

#### **21A.441 Реализация на ремонта**

Това изискване първоначално беше изменено така, че да включи новата подчаст Л. Това беше оттеглено. Формулировката „одобрени организации за поддръжка“ е заменена с препратка към част М и част 145 с цел да се премахнат нежелани ограничения на част М и част 145.

#### **ПОДЧАСТ П и ПОДЧАСТ Р**

Предложените промени към параграфите в тези подчасти са оттеглени с отмяната на подчаст Л.

#### **РАЗДЕЛ Б**

Предложените промени към параграфите в тези подчасти са оттеглени с отмяната на подчаст Л.

21. След изменението на параграф М.А.501, буква а) включено в Регламент (ЕО) 1056/2008, предложени са промени в Регламент (ЕО) **2042/2003** на Комисията с цел съответствие с Регламент 1702/2003. С тези промени е обхванато новото определение на ELA1, новата категория части в параграф 21A.307, буква б) и въвеждането на стандартни промени и стандартни ремонти.



Член 2, буква к) е изменен с цел да се уеднакви определението на ELA1 с новото определение, предложено за Регламент 1702/2003 в настоящото становище. Тези изменения ще позволяват възможностите, които част 21 предлага сега да бъдат използвани напълно.

## 22. Част М

### **М.А.302 Програма за техническо поддържане на въздухоплавателни средства**

Параграф(г) е изменен с цел да се гарантира, че инструкциите за продължаваща летателна годност, включени в сертификационните спецификации за стандартни промени и ремонти са взети под внимание в програмата за техническо поддържане.

### **М.А.304 Данни за изменения и ремонти**

Този параграф е изменен с цел да включва сертификационните спецификации, които агенцията ще издаде за стандартни промени и стандартни ремонти.

### **М.А. 502 Поддръжка на компоненти**

Този параграф е изменен с цел да се определят условията, при които посочените в параграф 21А.307 буква б) компоненти ще бъдат обслужвани, и да се изясни, че тези компоненти не са приемливи за издаване на формуляр 1 от EASA след провеждане на поддръжката.

### **М.А. 613 Сертификат за повторно пускане в експлоатация на компонент.**

Този параграф е изменен с цел да се изясни, че посочените в параграф 21А.307 буква б) компоненти не са приемливи за издаване на формуляр 1 от EASA.

### **М.А.614 Документация за поддръжка**

Параграф б) е изменен с цел да стане съвместим с данните, използвани за стандартните промени и стандартните ремонти, които не следват процесът на одобрение от част 21.

### **М.А.710 Преглед на летателната годност**

Формулировката на параграф а), точка б) е изменена с цел да се гарантира съответствие с концепцията за стандартните промени и стандартните ремонти.

### **М.А.802 Сертификат за повторно пускане в експлоатация на компонент**

Този параграф е изменен с цел да се изясни, че посочените в параграф 21А.307, буква б) компоненти не са приемливи за издаване на формуляр 1 от EASA след извършване на поддръжка.

### **М.А.902 Валидност на сертификата за преглед на летателната годност**

Формулировката на параграф б), точка 5) е изменена с цел да се гарантира съответствие с концепцията за стандартните промени и стандартните ремонти.

23. Част 145

**145.A.42 Приемане на компоненти**

Параграф а) е изменен с цел да се включат посочените в параграф 21A.307, буква в) компоненти и условията, при които тези компоненти могат да бъдат вградени.

**145.A.50 Удостоверяване на поддръжка**

Този параграф е изменен с цел да се изясни, че посочените в параграф 21A.307, буква б) компоненти не са приемливи за издаване на формуляр 1 от EASA

**145.A.55 Записи за поддръжка**

Параграф а) е изменен с цел той да стане съвместим с данните, използвани за стандартните промени и стандартните ремонти.

**145.A.65 Политика за безопасност и качество, процедури за поддръжка и система за качество**

Формулировката на параграф б) е изменена с цел да се гарантира съответствие с концепцията за стандартни промени и стандартни ремонти.

Кьолн, 18 март 2011 г.

P. GOUDOU  
Изпълнителен директор

**ПРИЛОЖЕНИЕ: Реакции към NPA 2008-07**

(1) Физическо лице предостави следните коментари:

- Зсразено е съжаление, че първоначалната „концепция за по-добро регулиране“ е довела само до промени в сегашните правила от част 21. Тези предложения имат и своите добри страни, но те няма да спасят общата авиация (GA). Заявено е, че по-малко бюрократична национална система, като „deutsche Luftrecht“, или увеличаване на капацитета в приложение II до 2000 кг МТОМ биха допринесли за по-доброто регулиране на GA.

*Отговор:* Агенцията заяви в NPA, че е ясно, че предложените промени в рамките на част 21 няма да осигурят окончателно решение. Следователно ще бъдат стартирани последващи действия с цел преразглеждане на възможностите, при които ще са необходими промени към основния регламент. Тези промени могат да бъдат в посоката, посочена в реакцията. Промяна в нивото на основния регламент вероятно ще отнеме известно време.

- Сегашната концепция за отделни правила за проект, производство, лицензи, поддръжка и операции се счита за неподходяща за GA. С нея правилата за неразбираеми и прекалено обемни за хората и организациите, участващи в GA. Защо не е възможно да се изготвят правила, предназначени за GA, когато от друга страна е възможно да се въведат нови технически стандарти за специфични тегловни класове?

*Отговор:* Резултатът от предложеното изменение в рамките на сегашния основен регламент е, че принципите не могат да бъдат променяни. Следователно отделните правила за проекта и производството се запазват.

- **Вноските и таксите** все още са приложими и прекалено високи за организациите от GA. Предложено е да се използва финансиране, базирано върху малка вноска от самолетни билети — същата като в САЩ. Подобна система ще гарантира финансиране на системата на EASA без значително увеличение на цената за самолетен билет.

*Отговор:* Агенцията ще предаде това предложение на Комисията, за да бъде обмислено.

- **Доказване на капацитет за проектиране.** Въвеждането на „програмата за сертифициране“ се счита за подобрение, при условие че то бъде в минимална степен. Също така AP-DOA първоначално също беше сравнително по-малко бюрократична система, но понякога се прилага по такъв начин, че става неподходяща за малки проекти. Предложено е също да се създаде „одобрение на проекта“ за индивидуално, вместо организационно одобрение за проектантска организация.

*Отговор:* Агенцията признава проблема, че сегашното прилагане на изискванията за проектантска организация могат да бъдат прекалено високи за организация от общата авиация. Следователно агенцията предлага в NPA 2008-07 да се разработи AMC за одобрение за проектантска организация, което би улеснило демонстрирането на съответствие. Ползата би била за одобрената проектантска организация, която ще разполага с пълни привилегии. Предложението за „одобрение на проект“ на отделно лице на този етап не е обсъдено, защото подходът на EASA обхваща организационни одобрения.

- **Части, за които не е необходим формуляр 1 на EASA.** Това се счита за добро развитие.

Въпрос: Защо се изисква одобрение за вграждане на одобрено оборудване, след като то включва също инструкции за вграждане? Процесът по одобрение на вграждането и разходите

възпрепятстват прилагането на съвременно оборудване като FLARM, което би подобрило безопасността. Колко злополуки днес се дължат на технически причини?

*Отговор:* Агенцията благодари на коментатора затова, че подкрепя предложението. Поддържа се заявлението, че прилагането на „стандартни промени“ следва да стане по-лесно за общата авиация. Затова и е включено в това предложение (вж. следващия параграф). Агенцията се съгласява, че по-голямата част от злополуки в GA са свързани с оперативни причини.

• **Стандартни промени и ремонти.** Принципно тази разработка се подкрепя. Начинът за това обаче изглежда води до бюрократично решение. FAA AC 43-13 е прагматичен документ и нуждата от нова сертификационни спецификации (CS) не се подкрепя.

*Отговор:* Агенцията предлага въвеждане на нови CS, които обхващат стандартните промени и ремонти със съдържание, включващо данни от FAA AC 43-13. Правният статут обаче е различен от FAA Advisory Circular, тъй като CS ще съдържа подробни ремонти и промени, за които не е необходим процес на одобрение. Процесът по разработване и издаване на тези CS може да изглежда бюрократичен; и все пак той позволява на агенцията да публикува проекти в рамките на компетентността си, които могат да се приложат без нуждата от одобрение за всяка отделна промяна или ремонт.

(2) Реакциите от Британската асоциация за въздухоплаване бяха идентични:

**Стандартни промени и ремонти.** Част 21, макар и изменена за леки спортни въздухоплавателни средства, изразява опростеното правно мнение, че ВСЯКА промяна, извършена на въздухоплавателно средство, колкото и да е малка, оказва въздействие върху типовото сертифициране, на което се основава летателна годност на въздухоплавателното средство. Цялостният процес, включително одобрението за проектантска организация, се прилага за реализация на спортна екипировка, което е скъпо и неподходящо, щом става въпрос за съвсем минимални условия на безопасност. Предложената в NPA мярка чрез предложената CS — стандартни ремонти и модификации — е добре дошла, но може да се разгледа успоредно с други мерки: например

- o Преформулиране в EIA, което позволява по преценка на притежателя, извършващия поддръжката, местна асоциация или NAA да се извърши определено изменение от ограничен клас.
- o Повече свободи в рамките на част — основно чрез AMC насоки.
- o Осигуряване на допълнителни, по-подходящи насоки на NAA чрез „МВ“ правила в част 21.
- o Минимална възможност за ново акредитиране на ново одобрение за проектантска организация за извършване на такива промени по икономичен и пропорционален начин.
- o Съгласие, че тази дейност всъщност е по-подходяща от „поддържане на летателната годност“ по част М и че привилегиите на подходяща съгласно част М организация могат да се считат за допустими в тези случаи.
- o Приемането в „блок“ на съществуващи инструктивни материали в новите CS — стандартни ремонти и промени

Основното безпокойство остава по отношение на най-ниските нива на промяна, която налага действие за изменение. Понастоящем се изисква леко изменение дори за преместване на

даден инструмент в панела му. Все още предстои да се обсъди същинското определение на нивото, на което „преработено вграждане“ оправдава статута на „леко изменение“.

*Отговор:* Агенцията признава, че предложеното изменение на част 21 и въвеждането на нови CS за стандартни промени и ремонти имат своите ограничения, тъй като то не напуска рамките на принципа на одобрение на всички промени. Това обаче се дължи на сегашния основен регламент. Предложено е във фаза 2 за „по-добро регулиране на общата авиация“, извършена чрез задача BR.010, да бъдат разгледани възможностите, предложени от коментатора. От друга страна предложената промяна на част 21 и въвеждането на стандартни промени и ремонти е инструмент, който в рамките на промените, за които е необходимо одобрение, се счита, че подпомага общото и стандартизираното въвеждане на промени чрез не толкова тежък процес.

**Доказване на капацитет за одобрение (DOA, POA, и DOA/POA).** Регулаторното разделяне на категории за проект, първоначална летателна годност, продължаваща летателна годност, ремонт и поддръжка, е довело до множество одобрения, което, макар и подходящо за големи въздухоплавателни средства и дружества, е съвсем неподходящо за сдружения, малки и средни предприятия (МСП) и занаятчийската индустрия в областта на спорта/ GA. В NPA са предложени следните мерки, които не обхващат основната необходимост от опростяване, а вместо това са насочени към множество действия.

**Приспособена програма за сертифициране** — Тя изглежда позволява на проектантите преди всичко да съставят проект и евентуално в последствие да получат одобрение, щом напреднат подобаващо и натрупат увереност. Тази гъвкавост изглежда променя само реда, в който се изготвят молби за одобрение, без това да оказва въздействие върху цялостното натоварване. Изразено е съжаление, че „алтернативната концепция“ не е запазена за промените на типовия сертификат.

Доказване на капацитет за производство. CRD предлага общи положения, свързани с „опростения“ процес без опростяване на спецификата.

*Отговор:* Не е направено опростяване на правилото за одобрение за производствена организация и все пак агенцията ще разработи AMC с цел по-лесно демонстриране на съответствие на ELA 1 и ELA 2.

**Комбинирано DOA/POA.** Тази е най-обещаващата от всички мерки за „Доказване на капацитет“. Стойността ѝ обаче може лесно да се загуби между EASA и национален

авиационен орган (NAA). По какъв начин ролята на NAA и EASA ще бъде включена в „опростения“ процес?

Отбелязано е, че много европейски дружества за производство на планери, които досега не са акредитирани с цялостни национални одобрения, оттогава не са получавали одобрението по част 21, вероятно поради групите за комплексност и разходи в системата по част 21. Може ли да се очаква че една или повече от гореизложените възможности би им позволила „кратък път“ към получаване на одобрението? Изхождайки от позицията на спортно сдружение ние смятаме, че процесът за комбинирано DOA/POA за кандидат е с най-голям шанс.

*Отговор:* Идеята зад програмата за сертифициране е да позволи типовото сертифициране, без да е необходимо DOA или AP-DOA за ELA1. Приема се, че първоначално това ще опрости само първоначалното типово сертифициране и няма да предостави привилегиите по DOA,

които биха намалили тежестта на постоянната подкрепа на ТС. Затова е разработен опростен AMC за получаване на DOA.

Забележка: Агенцията заключи от реакциите спрямо CRD и реакциите на вътрешните консултанти спрямо това становище, че новата подчаст Л за комбинираното одобрение за проект и продуктова организация, следва да бъдат отменени. Стигна се до заключението, че това няма да донесе особени ползи. Възможността за издаване на одобрения POA и DOA от Агенцията вече съществува, в случай че държавите-членки решат да приложат член 20, параграф 2, буква б), точка ii от Основния регламент.

**Части без формуляр 1.** Предложението в CRD за намаляване на обхвата на части, за които не е необходим формуляр 1 на EASA, не е адекватно обосновано. Изразената нужда за разработване на регламент, който да е свързан с търговското въздухоплаване, не е логична или разумна.

Създаването на подходящи резервни части за корпуса и локални поддържащи структури от правилно подбрани суровини също се контролира съвсем адекватно от квалифицираните техници по поддръжката и ръководните служители на СА. Съгласно част М вече се извършва правилно водене на отчетност в работни таблици и дневници на поддръжката относно произхода на специализирано търговско оборудване и създаването на малки части от корпуса на въздухоплавателните средства в съответствие с препоръките на производителите. Воденето на отчетност е напълно адекватно спрямо нуждите от безопасност в този сектор или в редки случаи спрямо връщането на въздухоплавателно средство към търговска дейност.

Създаването на правило, което съответства на спортната/общата авиация зависи изцяло от подробното прилагане на този инструктивен материал и на обхвата на приложимост на тези свободи.

Отговор: Предложението за части без формуляр 1 на EASA не се вмества в обхвата на частите, произвеждани за поддръжка. Обхватът допуска всички части с изключение на части и устройства с ограничен срок на експлоатация, части от основните елементи и части от управлението. Тези ограничения на обхвата са въведени за контролиране на безопасността на рисковете и следователно за позволяване на употребата в търговска дейност.

**Квалифицирани органи (КО).** Включването на възможности за роля на КО в МСП и спортни сдружения е важно развитие с потенциала да намали административните режийни, и като такава, то е добре дошло. Съществува опасението, че сложността на регулаторната част и възможната липса на ангажираност на равнище управителен съвет, е възможно да засенчи предимствата от КО, който е от изключителна полза за дейността на спортната/общата авиация като цяло и по-специално на заявителите. КО следва да има възможността да се ползва от максимална свобода по отношение на избраните роли, и да е длъжен да взаимодейства само с една съответстваща страна от органите. Необходимо е търговската жизнеспособност на дейността на КО да бъде внимателно разгледана.

Отговор: Ние признаваме несигурността във връзка с процедурата за КО за Агенцията и следователно предлагаме опростения AMC за сегашната регулаторна структура на DOA.

Бъдещите изисквания на органите AR GEN.205 (вж. CRD към NPA 2008-22, буква б) и 2009-02, буква г), публикувани на 4 октомври 2010 г.) биха определили по какъв начин компетентните органи могат да използват КО. Те ще станат достъпни за одобренията за производствена организация, когато приложимите правила от част 21 се транспонират в част AR. Очаква се становище по този въпрос през 2013 г. (Вж. нормотворческа задача MDM.060)

(3) CAA NL:

(Страница 6, точка 1) Повдигнат е въпросът дали предложението за ограничаване на въздухоплавателни средства чрез оперативните правила за ограниченията, включени в информационните листове за типовите сертификати (TCDS), е постижимо значително забавяне при изменение на TCDS на придобити сертифицирани въздухоплавателни средства преди създаването EASA. В редица TCDS ограниченията на приложимостта на кода за летателна годност няма изрично да са упоменати.

*Отговор:* Счита се, че смисълът на CRD е погрешно разбран. Тъй като въпросът, свързан с типовия сертификат за двигатели и витла, се очакваше да бъде прекалено ограничаващ, групата предложи като изход от ситуацията да се използва ограничен типов сертификат (RTC). Тогава беше изразена загриженост относно това, че RTC би ограничил оперативната употреба в нетърговски операции. В проекта за оперативни правила е предвидено, че въздухоплавателните средства изискват сертификат за летателна годност или ограничен сертификат за летателна годност, но не поставят общи ограничения на операцията с изключение на включените в неговия информационен лист. Следователно не би имало последици от употребата на RTC. Не е предвидено витловиактивно изменение на сегашните TCDS.

CS-VLA. Предложено е CS-VLA да се измени до 900 кг в съответствие с CS-22.

*Отговор:* Този коментар ще бъде разгледан по време на специалната нормотворческа задача VLA.008.

(Страница 11) Не се подкрепя скъсения и опростения процес по сертифициране на „аматьорски“ резервни части за строителство да бъде приемлив на въздухоплавателни средства, използвани за CAT.

*Отговор:* Агенцията продължава да бъде на мнение, че се поддържа подходящо ниво на безопасност, като взема под внимание, че тези части не са основни елементи, контрол на управлението или части с ограничен срок на експлоатация.

(Страница 14 горе) Не е ясно по какъв начин би могла EASA да бъде „представител на държавата на проектиране за въздухоплавателни средства, проектирани в САЩ без официален трансфер на ТС и отговорности за проектиране от гледна точка на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

*Отговор:* Необходимо е агенцията допълнително да разгледа въпроса относно „държавата на проектиране“, защото обхватът на US-LSA е до to 600/650 кг и следователно тези RTC няма да спадат към ИКАО, защото в Приложение 9, част 5 долната граница е 750 кг, а Приложение 8 ИКАО разглежда само типови сертификати.

CAA-NL има следните забележки относно произтичащия текст на част 21:

**21A.98 Стандартни промени** Според формулировката на буква а) по-долу планерите и мотопланерите с МИМ > 2000 кг не могат да използват стандартните промени, докато самолети CS-23 могат да ги използват до МТОМ < 5700 кг. Изглежда логично тази възможност да не бъде включена за всички планери и мотопланери под 5.7 тона.

Предложен текст:

Приложимост: Този параграф е приложим само до самолети с максимална излетна маса (МТОМ) по-малка от 5700 кг., хеликоптери с МТОМ по-малка от 3175 кг., планери и мотопланери с МТОМ по-малка от 5700 кг. и балони и дирижабли, както е посочено в параграф 21A.14 буква б) или 21A.14, буква в).

*Отговор:* Агенцията не предвижда стандартни промени, приложими към подобни планери и мотопланери, които да се различават съществено от сегашните проекти за планери.

### **21A.307 Пускане на части и оборудване за инсталация.**

Предложената промяна в обхвата на частите без формуляр 1 EASA не е отразена в произтичащия текст на параграф 21A.307 буква б) и в).

*Отговор:* Приема се. Параграф в) беше неправилно запазен и ще бъде изтрил.

### **21A.353 Приемливост**

Изреченията в буква б), точка 5 и буква б), точка 6 не са ясни.

Предложен текст:

буква б) За комбинирано организационно одобрение за проект и производство заявителят притежава или е заявил:

5. за определен обем от работа, одобрението съгласно настоящата подчаст е подходящо с оглед демонстриране на съответствие с определен проект. Изтрийте 6.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21A.359 Система за осигуряване на съответствие с проекта**

а) Системата за осигуряване на съответствие следва да бъде **документирана** система. Поставете думата „документирана“ в първото изречение.

а)2. Отговорностите, които ще бъдат изпълнявани, следва да съответстват на настоящата **част**, както следва да съответстват и отговорностите на притежателят на проекта (напр. 21A.3, и др). Изтрийте „под“ от Подчаст.

буква б) Текстът за издаване на становище за съответствие за агенцията следва да бъде включен тук, тъй като е формулиран в параграф 21A.239 буква б). Това становище се изисква в параграф 21A.381, буква б) и 21A.385, буква г).

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21A.361 Система за продуктово качество**

а) Системата за качество следва да бъде документирана система. Поставете думата „документирана“ преди система за качество в първото изречение.

буква б), точка (ix) Това може да се изтрие, тъй като одобрената организация е заявителят или притежателят на проекта.



буква б) последно изречение: Тук се споменават само частите с ограничен срок на експлоатация, като в параграф 21А.307 се отделя специално внимание на части от основните елементи или управлението, обикновено наричани критични части.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21А.363 Наръчник за производствена организация**

Всички параграфи: С оглед на последователността и яснотата включете препратките към правилните параграфи от 21А.365, както е направено в параграф 21А.143.

а)11. Описание на организационната система за преглед и „**качество**“ и свързаните с нея процедури. Поставете думата „качество“. Както е посочено в параграф 4 на страница 8 от документа, предложеното облекчение за продуктовата част от одобрението не беше запазено, а в параграф 21А.361 също се изисква система за качество.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21А.365 Изисквания за одобрение**

в), точка 2. Изтрийте „под“ от Подчаст, тъй като организацията следва да продължи да отговаря на всички изисквания в част 21.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21А.367 Промени в одобрената организация**

а) След издаване на организационно одобрение всяка промяна в организацията, по-специално промените в осигуряването на съответствие или в системите за организационен преглед и **качество**. Поставете думите „и качество“, причината можете да намерите в параграф 21А.363, буква б), точка 11.

Поставете текста от параграф 21А.147, буква б), тъй като СА или агенцията биха могли да поискат да се възползват от тази възможност по време на извършване на промени в организацията.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от

агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21A.381 Привилегии за проектиране**

Изреченията в буква в), точки 4 и 5 не са ясни.

в), точка 6 не съответства с параграф 21A.710, буква а). Текстът следва да се измени в съответствие с параграф 21A.263, буква в), точки 6 и 7.

г) тази част може да бъде изтрита, тъй като е регулирана в параграф 21A.47.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21A.383 Привилегии за продукт**

в) Препратката към параграф 21A.307 следва да се изтрие, както в параграф 21A.163, буква в).

д) Това следва също да включва привилегии за издаване на формуляр за продукт. Текстът следва да се измени в съответствие с параграф 21A.163, буква д). Това също налага промяна в параграф 21A.711, която да включи препратка към този параграф.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

### **21A.385 Задължения на притежателя**

ж)1 Моля, променете началото на: „Системата в точка (i) следва да включва всички случаи, при които ..... Тъй като организацията е както притежател на проекта, така и продуктова организация, това е вътрешен въпрос.

к)2 от „При които притежателят на комбинираното...” това е малко вероятно, тъй като такова одобрение се допуска само за организации, които притежават или са заявили одобрение на проект. Моля, изтрийте текста.

й) моля, изтрийте, не е възможно.

н) препратката към параграф 21A383, буква е) не е правилна, е) не съществува.

о) моля, въведете текста на сегашния 21A165, буква к). Това е необходимо преди да бъде издаден формуляр за продукт.

*Отговор:* От реакциите спрямо CRD и реакциите от вътрешните консултации спрямо настоящото становище агенцията заключи, че новата подчаст Л относно комбинираното одобрение за проектантска и продуктова организация следва да се отмени. Беше заключено, че това не би довело до ползи, ако същевременно вариантът за тези одобрения, издадени от агенцията, вече е съществувал, когато прилагането на член 20, параграф 2) буква б), точка (ii) от основния регламент е било възможно.

**21А.436 Стандартни ремонти**

Вж. бележката под параграф 21А.98.

*Отговор:* Не се приема. Вж. отговора под параграф 21А.98.

**21А.711, буква б) и в)**

Следва да се включи препратка към параграф 21А.381 и параграф 21А.385.

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за L. Следователно коментарът вече не е актуален.

**(4) DGAC Франция**

В началото на дейността си DGAC Франция силно подкрепи проекта ELA. От DGAC Франция изрази радостта си, че са прочели NPA 2008-07 част I и подкрепят предложенията на EASA.

Цялата общност на общата авиация очаква ELA. Тъй като някои ELA програми вече са започнали, правилото, процедурата по сертифициране и AMC са необходими възможно най-скоро, за да се осигури гъвкавост на програмите и стандартизация в рамките на Европа.

*Отговор:* Агенцията благодари на DGAC Франция за тяхната подкрепа. Необходимо е да се попълни списък с действия от страна на DGAC Франция, той ще се използва за организиране на последващи действия по MDM.032 и BR.010.

На страница 5/28 е описано, че TCH трябва да кандидатства за режима ELA. Разбираме концепцията за новите продукти. И все пак на собственика на въздухоплавателното средство следва да се остави възможността да използва правилото за ELA за употребявани продукти.

*Отговор:* Тази забележка е правилна и предложената формулировка в част 21 не би ограничила приложимостта спрямо само нови въздухоплавателни средства или TCH.

Технически условия за двигател и витло

На страница 5/28, буква а), точка 2 те са отбелязани, но не са налице. С оглед на стандартизацията те трябва да се публикуват от EASA.

*Отговор:* Приема се. В обхвата на фазата на задача 2 ще бъде необходимо тези технически изисквания да се уточнят и публикуват. Сега те са налице само за планери и много леки въздухоплавателни средства в съответните кодове за летателна годност. (Подчаст 3 и Й към CS-22 и препратка в CS-VLA към тези подчасти)

Хармонизиране CS-VLA/CS-22

На страници 6/28 и 7/28, буква б), точка 2 (втора и четвърта подточка) виждаме различно ограничение за максималното тегло за CS-VLA и CS-22. Те следва да се хармонизират на 900 кг.

*Отговор:* Този коментар ще бъде взет под внимание в специфичната нормотворческа задача.

**(5) Европейска федерация за леки експериментални и витлови въздухоплавателни средства (EFLEVA)**

EFLEVA изрази, че е трудно да коментира по NPA част I без подробните коментари.

Фаза 2, задача BR.010, се подкрепя, но въпреки това е много късно за това.

Поддържа се мнението, че типов сертификат не се изисква за двигатели и витла на дадени въздухоплавателни средства ELA.

EFLEVA са съгласни и приветстват предложението да увеличат горната граница за ELA1 на 1200 кг.

EFLEVA подкрепя въвеждането на новите сертификационни спецификации и преработените съществуващи спецификации. И все пак се подчерта, че секторът има нужда тези спецификации да се издадат по-скоро по-рано, отколкото по-късно.

EFLEVA приветства предложението на агенцията да се позволи използването на опростени средства за постигане на съответствие по част 21, подчаст Й, тъй като това ще ограничи изискваното участие на агенцията в одобрението на промените и ремонтите, следователно ще бъде от полза относно тежестта от гледна точка на разходите.

EFLEVA се съгласява с концепцията за комбинираното сертифициране за одобрение за проектантска организация/одобрение за производствена организация, ако това ще намали тежестта от гледна точка на разходите на малките проектантски/ продуктови дружества.

EFLEVA подкрепя концепцията за квалифицирани органи да бъде вложена в конкретни задачи по сертифициране. И все пак EFLEVA изразява загриженост, че процесът по провеждане на тръжни процедури посредством уведомление на уеб страницата на EASA не е адекватен и ще бъдат необходими допълнителни мерки за уведомяване на потенциални кандидати.

EFLEVA подкрепя намерението на агенцията да хармонизира регулирането със САЩ относно изискванията за първоначална летателна годност за леки спортни самолети. И все пак предложенията в NPA показват, че процедурата за самолетите от ЕС, които ще бъдат изнесени в САЩ, е сравнително праволинейна, докато самолетите от САЩ ще трябва да отговорят на допълнителни изисквания за сертифициране, когато биват изнасяни в ЕС. Това ще увеличи разходите за производителите от САЩ и ще добави ненужна бариера пред продажбите на самолети от САЩ в ЕС.

EFLEVA приветства предложението за въвеждане на нови CS за стандартни промени и ремонти, основан на (AC)43-13. Отново EFLEVA би призовала агенцията да въведе тези CS бързо, тъй като това би спомогнало за намаляване/ премахване на разходите за одобрение за промени и ремонти.

*Отговор:* Агенцията благодари на коментатора за неговата подкрепа и предлага различни последващи задачи (напр. MDM.032, параграф г) и BR.010) в съответствие с публикувания нормотворчески план. Ние проучваме начините за ускоряване на тези задачи навсякъде, където е възможно.

#### (6) Европейски производители на планери

Европейските производители на планери изразяват своето разочарование от предложената понастоящем програма, произтичаща от задача MDM.032, която е отнела прекалено много време и не е допринесла за постигане на крайната цел, от което общата авиация силно се нуждае.

Отново се изрази мнението, че нещо трябва да се направи относно правилото за вноските и таксите за общата авиация, защото то е пагубно за този сектор.

**Демонстриране на капацитет за проектиране.** Сегашните възможности, сертификационната програма, алтернативните процедури за одобрение за проектантска организация (APDOA) пълното одобрение за проектантска организация не са променени с това предложение и следователно не осигуряват облекчение за сектора. Пълно DOA все още не се счита за достъпно и следователно е предложено да се осигурят някои привилегии на

APDOA, които ще бъдат стимул първоначално да се използват APDOA и може би по-късно да се премине към пълно DOA.

*Отговор:* Агенцията признава проблема, че сегашното прилагане на изискванията за проектантска организация би могло да бъде непосилно за организация от общата авиация. Следователно агенцията предлага в NPA 2008-07 да се разработят AMC за DOA, които биха улеснили демонстрирането на съответствие. Ползата би била, че пълните привилегии ще бъдат достъпни за одобрената проектантска организация.

**Стандартни промени и ремонти.** Въвеждането на стандартни промени и ремонти се подкрепя, но все пак нуждата от нови CS не е разбрана напълно. Въвеждането на такива следва да стане незабавно и да бъде прагматично. Европейските производители на планери предлагат своята подкрепа в тази област.

*Отговор:* Агенцията предлага да се въведат нови CS, които да обхващат стандартните промени и ремонти, като се използват данни от FAA AC 43-13. Правното положение обаче не е като FAA Advisory Circular, защото CS ще съдържа подробни ремонти и промени, за които не е необходим процес по одобрение. Процесът по разработване и издаване на тази CS може да изглежда бюрократичен; и все пак той позволява на агенцията да публикува одобрени проекти в рамките на своята компетентност, които могат да се прилагат, без да е необходимо одобрение за всяка отделна стандартна промяна или ремонт. Счита се, че по този начин прилагането се улеснява.

**Промени в сертификационните спецификации на леки спортни самолети (CS-LSA).** Въвеждането на конкретни CS, базирани на ASTM стандартите за въздухоплавателни средства LSA се подкрепя. Този нов код следва да бъде ясно приложен към тези въздухоплавателни средства, а не да създава двусмислие по отношение на приложимостта на други съществуващи кодове за летателна годност, като CS-VLA или CS-22.

*Отговор:* CS-LSA е приложима само към самолети и следователно не е приложима към планери. LSA самолетите са създадени като самолети, които вероятно имат добри характеристики на планиране, но не са предназначени за тази цел.

**Квалифицирани органи.** Основно и важно оплакване от страна на производителите на планери е липсата на персонал в рамките на EASA и на акредитиран национален авиационен орган, които да имат подробни познания по малките въздухоплавателни средства.

Много често проблемите на производителите в нашата общност не идват от погрешно регулиране, а от погрешно прилагане на правилата. Квалифицираните органи се считат за възможно решение на тази липса на специални знания и отношение към малките въздухоплавателни средства. Изискванията за квалифицирани органи следва да бъдат такива:

- Тази организация би следвало да има опит/ познания по малки въздухоплаватели средства
- Ако е необходимо, езикът следва да бъде същия, като майчиния език на заявителя
- Ходът на тенденцията на увеличаване на документацията и административните процеси трябва да бъде обърнат
- Трябва да се работи срещу разделението на задачи и одобрения
- В идеалния случай организацията би могла да наблюдава всички продукти и организации в рамките на едно и също дружество

- Ако е възможно, заявителят следва да има правото да избира къде да се извършат тези задачи
- И не на последно място: следва да бъде достъпна в сравнение с типичните цени на продуктите

*Отговор:* Признаваме несигурността във връзка с процеса по избиране на квалифицирани органи за агенцията и следователно предлагаме като бързо решение опростен АМС за сегашната регулаторна структура на DOA. Както е посочено по-горе, изискванията са сходни с обосновката, предоставена в NPA и подчертават потенциалните ползи от използването на квалифицирани органи.

**Части без формуляр 1.** Производителите биха приветствали допълнителна гъвкавост на тази концепция, но това зависи особено от АМС, където подробно е описано по какъв начин е демонстрирано съответствието с одобрените данни. Европейските производители на планери предлагат подкрепа за разработването на АМС.

*Отговор:* Оценяваме предложението за подкрепа на агенцията.

**Планерите не са самолети.** Производителите на планери са на мнение, че обяснението, че планерите не са самолети и следователно не са „сложни моторни въздухоплавателни средства“ би следвало да е включено в това становище, вместо определението в BR да се променя.

*Отговор:* Разбираме възможността за подобно тълкуване на планерите с турбореактивен двигател и ще обмислим разяснение на част 21 чрез АМС. (вж. задача MDM.032, буква г)).

**Типов сертификат за въздухоплавателни средства без типов сертификат за двигател и/ или витло.** Възможността за ограничен ТС се подкрепя; и все пак следва да е възможно да се издава ТС за планери с двигатели и витла, които не са сертифицирани. Това би поощрило разработването на по-ефективно и не толкова шумно задвижване.

*Отговор:* Това ще бъде обмислено като част от задача BR.010.

(7) FAA

FAA разгледа CRD и няма коментари.

*Отговор:* Отбелязано е.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

**Части без формуляр 1.** Възможността за въздухоплавателни средства ELA1 следва да се разшири и по отношение на планери, собственост на клубове, а не само на индивидуален собственик.

*Отговор:* Подобно тълкуване, както е използвано в част M, може да се въведе в АМС.

**Квалифицирани органи.** FFVV възнамерява да стане квалифициран орган за планери със специфично приложно поле, когато това стане възможно. FFVV има конкретни опасения и идеи относно прилагането, които би следвало да подпомагат безопасността и да намаляват бюрокрацията.

*Отговор:* Признаваме несигурността по отношение на процеса по избор на квалифициран орган за агенцията и следователно като бързо решение предлагаме опростения АМС за сегашната регулаторна структура на DOA.

(9) Федерална служба за гражданска авиация (FOCA), Швейцария

**Квалифицирани органи.** Изискват се всеобхватни и недвусмислени насоки относно компетенциите, необходими за извършване на задачите по сертифициране. Що се отнася до „потвърждаване от звеното за проверка на съответствието“ (функция, еквивалентна на инженера, проверяващ съответствието), в AMC/GM трябва да се определят квалификацията и отговорностите.

*Отговор:* Признаваме несигурността във връзка с процеса по избор на квалифициран орган за агенцията и следователно като бързо решение предлагаме опростения AMC за сегашната регулаторна структура на DOA.

**Промени в сертифициационните спецификации на леки спортни самолети (CS-LSA).** Точното съдържание на CS-LSA не се знае, но въпреки това FOCA разполага с подробни коментари относно ASTM стандартите, посочени в NPA, които са по-подробно представени в тази реакция.

*Отговор:* CS-LSA е построен съгласно приложимия ASTM стандарт, изготвен според изискванията и AMC, подпомагащи демонстрирането на съответствие. CS-LSA е част от CRD 2008-07 част II.

FOCA има следните забележки относно произтичащия текст на част 21:

21A.14

а) Сегашния текст в част 21, параграф 21A.14, буква б) „...витло с постоянна или променлива стъпка“.

Изтрият текст в CRD е „...витло с фиксирана или променяща се стъпка“

Новият текст в CRD е „...витло с фиксирана или променяща се стъпка“

Текстът в CRD трябва да съответства на сегашния текст в част 21.

*Отговор:* Приема се. Промяната в част 21, въведена чрез Регламент 1194/2009 не беше отразена в CRD.

б) В предложените 21A.14, буква б) и 21A.14, буква в) е уточнена приложимостта към самолети с MTOM по-малка от 2000 кг/ 1200 кг, които не са класифицирани като „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“. Въпреки това въз основа на BR Член 3, буква й), самолети с MTOM по-малка от 2000 кг/ 1200 кг автоматично се класифицират като въздухоплавателно средство с опростена моторна тяга. Предложено е да се премахне текстът „който не е класифициран като въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга, задвижвано от двигател“ от параграф 21A.14, буква б) и параграф 21A.14, буква в)“.

*Отговор:* Препратката към въздухоплавателно средство със сложна моторна тяга следва да се запази, тъй като реактивното задвижване е достатъчно, за да се класифицира като „сложно“.

вя Предложеният 21A.14, буква в) включва:

7. бутален двигател;

9. витло

Това е значително облекчение на сегашното изискване, тъй като изглежда, че демонстрирането на капацитет за сертифицирането на тези продукти би се ограничило до одобрението на сертификационна програма, независимо от, например, мощта на двигателя или конструкцията "пропилерен тип" (изглежда, че буталният двигател може да се сертифицира съгласно разпоредбите на параграф 21A.14, буква в) и след това да се вгради

във въздухоплавателно средство с МТОМ > 1200 кг). Считаме, че това не е адекватно и че приложимостта на параграф 21А.14, буква в), точка 7. и 9 следва да се ограничи.

Отговор: *Приема се.*

21А.307, буква б) и в)

а) Параграф 21А.307 буква б) и в) изглежда си противоречат: текстът трябва да се промени или изясни.

б) В предложените текстове е уточнено, че изискването е ограничено до случаи „под отговорността на притежателя на въздухоплавателното средство, когато е вградено в неговото въздухоплавателно средство“. Това заявление предизвиква различни въпроси.

Това условие поставя ли ограничения на това кой има право да управлява въздухоплавателното средство?

Какво би било приложимото изискване за въздухоплавателно средство с МТОМ до 1200 кг, управлявано в летателно училище? 21А.307, буква а)?

Да, това се счита за неуместно, тъй като целта следва да бъде да се заяви, че даден предмет е „произведен в съответствие с одобрените проектни данни и е в състояние за безопасно опериране“, без да се налагат утежняващи предпоставки за издаване на формуляр 1 EASA.

Предложеният 21А.307, буква в) би позволил всички части (включително частите с ограничен срок на експлоатация и устройствата, частите от основните елементи и частите от управлението), „произвеждани в съответствие с одобрените проектни данни под отговорността на притежателя на въздухоплавателното средство, когато са поставени на неговото въздухоплавателно средство“. Макар че разбираме целта на това изискване, ние считаме, че в този формуляр то не се ограничава до първоначалната цел да се осигури известно ниво на облекчение. Предложеният подход се счита за непропорционален, тъй като е приложим или параграф 21А.307, буква а) (поставящ прекалено високо изискване в някои случаи) или параграф 21А.307, буква в) позволява много ниско ниво на съответствие въз основа на заявената „отговорност на притежателя“. Рискът е съществуването на стабилна юридически правна система (отговорност на притежателя), но несигурна от гледна точка на безопасността: в този контекст ефективността на прегледите на летателна годност за целите на съответствието е под въпрос, тъй като например прегледът може да се извърши известно време, след като частите са поставени, а обхватът на проверката по време на прегледа е ограничен.

Предложено е следното:

— да се определят облекченията на 21А.307, буква а), които не са ограничени до части, „произведени в съответствие с одобрените проектни данни под отговорността на притежателя на въздухоплавателно средство, когато то е вградено в неговото въздухоплавателно средство“;

— за части и устройства с ограничен срок на експлоатация, части от основните елементи и части от управлението „произвеждани в съответствие с одобрените проектни данни под отговорността на притежателя на въздухоплавателното средство, когато са вградени в неговото въздухоплавателно средство“ агенцията/квалифицираният орган трябва да участват в процедурата за определяне на съответствието. В този контекст е предложено да се приеме определението на FAA за произведена част на притежател/ оператор, предвидено в AC 20-62:



Притежател/ оператор се счита за производител на дадена част, ако притежателят е участвал в контролирането на проекта, производството или качеството на тази част. Участието в проектирането на тази част може да включва надзор над производството на частта или осигуряване за производителя на следното: проектните данни, материалите с които да направи частта, производствения процес, монтажните методи или качеството на процедурите за контрол.

— За оборудване по Правила за полети по прибори (IFR), чиято функция може да се класифицира като критична (случаи на повреда, класифицирани като опасни или катастрофални), следва да се използва същият принцип както при частите и устройствата с ограничен срок на експлоатация, части от основните елементи и части от управлението.

— Следва да се оползотворят одобренията за национални продуктови организации/ организации за поддръжка, при условие че е налична система на производителя за осигуряване на качеството (вж. също 21A.439); облекчения могат да се предоставят в случай на производство в ограничено количество, при условие че одобрените данни се използват за производство, а съответствието одобрените проектни данни се установява по начин, одобрен от агенцията/ квалифицирания орган, които ще бъдат информирани за процеса на производство, така че да се определи подходящото ниво на участие (напр. нуждата от проверки на съответствието).

— В параграф 21A.307 трябва да се вземат под внимание възможни облекчения, приложими към „осиротели“ въздухоплавателни средства (вж. допълнителните коментари в края на този документ).

*Отговор: Параграф 21A.307 е преработен, така че целта да е по-ясна. Не се приема промяна на основната идея и определяне на притежателя като производител на частта. Собственикът може да счете дали част без формуляр 1 на EASA е приемлива за вграждане, при условие че споменатите критерии са изпълнени. Би следвало да е ясно и че това е възможно, когато частите са идентифицирани и вградени в тяхното собствено въздухоплавателно средство.*

*По отношение на мнението относно IFR оборудването в нормотворческата задача ще се разгледа позоваване на оборудването, изисквано оперативно и по ATM.*

*По отношение на въпроса за оборудването IFR в нормотворческа задача 21.026 „Нови категории части, за които не е необходим формуляр 1“, която стартира в началото на 2011 г. ще се разгледа позоваване до изискваното оперативно и от ATM оборудване.*

#### Стандартни промени

Препоръчва се също да се обсъди инструктивния материал, който се съдържа в FAA AC 23-27 „Замяна на части и материали за витлови въздухоплавателни средства“: това е от особено голяма помощ при „осиротелите“ въздухоплавателни средства.

*Отговор: Витлови въздухоплавателни средства или такива с историческа стойност не са част от компетентността на EASA. „Осиротелите“ въздухоплавателни средства не подлежат на NPA.*

В CRD е предвидено, че „по този начин стандартните ремонти и промени в CS всъщност представляват одобрени данни, които организация за поддръжка може да използва в съответствие с част М“. По каква причина използването на стандартни ремонти е ограничено само до „организации за поддръжка“? Целта би следвало да е на разположение да бъдат и избрани задачи, които притежателите/ пилотът могат да извършват.

*Отговор: Съгласни сме, че това заявление е прекалено ограничаващо. Изискванията по част М и част 145 са проверени и изменени (вж. проектът на изменение на 2042/2003, приложен към настоящото становище) там, където е необходимо, с цел да се демонстрира, че това също*

са одобрени данни и че могат да се използват в съответствие с изискванията по част М или част 145.

AFM/AFMS и ICA

AMC/GM се счита за необходим, за да се гарантира, че е постигнат минимален стандарт за първоначално издание и последващи варианти. Следва да се осигурят насоки във връзка с класифицирането на AFM промени, по-специално за заявителите, които ще изберат да демонстрират съответствие с параграф 21A.14, буква б) и в). Следва да се осигурят насоки също по отношение на параграф 21A.381, буква в), точка 4 и 5.

Отговор: ICA са предмет на специфична постоянна задача (MDM.056). Следва да се отбележи, че със становище 01/2010 за всички DOA е въведена възможността за одобрение на определени промени в AFM. Инструктивен материал (GM) за класифициране на промени в AFM ще бъдат публикувани с решение, произтичащо от NPA 16-2006.

21A.367, буква а)

Необходим е инструктивен материал с цел ясно да се определи коя промяна трябва да се счита за значителна.

Отговор: Агенцията реши да оттегли предложението относно подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.377, буква в), точка 2

Продължителността на отпуснатото време за коригиращи действия не е в съответствие с Регламент (ЕО) № 1194/2009 на Комисията от 30 ноември 2009 година.

Отговор: Агенцията реши да оттегли предложението относно подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.381, буква г)

Необходимо ли е това изискване? Не е ли то вече изпълнено чрез изискванията за прехвърляне на TC/ STC?

Отговор: Агенцията реши да оттегли предложението относно подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.439 и 21A.441

Облекченията за части, произведени от притежателя, следва да се дефинират поне за случаите, които спадат към стандартните промени.

Отговор: Не се приема. Производството и пускането на части не са свързани. Частите, които са допустими без формуляр 1 на EASA в съответствие с член 1 21A.307, буква б) или в това отношение частите, които принадлежат на стандартен ремонт или промяна, по дефиниция може да не са произведени от притежателя. Сегашните изисквания, предвидени в част М и част 145 остават приложими.

„Осиротели“ въздухоплавателни средства

Макар че първоначалната цел на NPA не беше той да обхваща въпроси, засягащи „осиротели“ въздухоплавателни средства, се препоръчва да се дефинират специфични насоки за тези въздухоплавателни средства, възползвайки се от тази нормотворческа дейност. Някои от въпросите, които следва да се вземат под внимание, включват следното:

— Насоки за идентифициране на заменени части и материали (вж. FAA AC 23-27 „Замяна на части и материали за витлови въздухоплавателни средства“);

— Възможно е замяната на части/ материали да е била одобрена за въздухоплавателни средства от подобен тип. Ако вграждането (и производството, ако е приложимо) е извършено по начин, който съответства на предишното одобрение, тези одобрения могат да се използват като основа за одобрение на сходни въздухоплавателни средства. И все пак в такъв случай заявителят трябва да разполага с данните от всички предишни одобрения, включително всякакви инструкции за продължаваща летателна годност, или да си набави всички липсващи данни с подкрепата на признат орган (напр. квалифициран орган, DOA/ADOA и др.). Като алтернативно решение агенцията/ квалифицираният орган ще оцени компетентността на заявителя, като оцени, че той/ тя притежава задълбочени познания относно принципите на проектиране, заложен в типа въздухоплавателно средство, което бива преработвано или ремонтирано.

— Преди всичко, много трудно е да се набавят резервни части, съответстващи на ТС (малки количества, , голям промеждутък от време между производството и пускането в употреба, въпроси, свързани с излизането от употреба и др.), особено части с формуляр 1. Насоките, свързани с вграждане на стари или употребявани части (възстановени, ремонтирани или повторно сертифицирани части). Следва да се обмисли възможността частите от ТС да са излезли от употреба и да са налични други части, които са по-модерни и сигурни от технологическа гледна точка .

*Отговор:* Агенцията благодари на коментатора за това предложение, но счита, че то е извън обхвата на тази задача.

(10) Едно лице предостави следните коментари:

#### **21A.14, буква б) и в)**

Под въпрос е дали планери до 2000 кг следва да се разглеждат в параграф 21A.14, буква в). Изразена е загриженост по отношение на прилагането на възможност за програма за сертифициране в параграф 21A.14, буква в). Силно се поддържа идеята за опростени AMC за доказване на капацитет за пълно DOA за ELA.

*Отговор:* Вж. отговора на CAA-NL (параграф 21A.98) за планери до 2000 кг. Съгласно становище 01/ 2010 програмата за сертифициране е въведена като основно изискване за сертифициране (моля вж. параграф 21A.20): в параграф 21A.20, буква б) той е ясно предвиден като работен документ по време на целия процес по сертифициране. В допълнение в конкретния случай на въздухоплавателните средства, посочени в параграф 21A.14, буква в) програмата за сертифициране трябва да бъде одобрена от агенцията. Агенцията благодари на коментатора за подкрепата му относно опростените AMC за DOA.

**Стандартни промени и ремонти.** Не могат да се предоставят коментари, защото тази CS все още не е осигурена.

*Отговор:* Становището въвежда принципа. CS ще бъдат предоставени за консултиране по задача MDM.048.

**21A.112В Доказване на капацитет.** В параграф 21A.112В е изразена загриженост по отношение на възможността за програма за сертифициране.

*Отговор:* Програмата за сертифициране вече е въведена като основно изискване за сертифициране чрез становище 01/ 2010 (моля вж. параграф 21A.20): параграф 21A.20, буква б) ) той е ясно предвиден като работен документ по време на целия процес по сертифициране. В допълнение, в конкретния случай на въздухоплавателните средства,

посочени в параграф 21A.14, буква в) програмата за сертифициране трябва да бъде одобрена от агенцията.

**21A. 307 Пускане на части и устройства за вграждане.** Чрез параграф в) изглежда ограниченията, поставени с параграф б), са премахнати. Не се подкрепя разлика между изискванията за критични части за ELA 1 и ELA 2.

Отговор: Параграф 21A.307 е преработен, а параграф 21A.307, буква в) в CRD беше неправилен.

Освен това, като обща забележка, бих искал да знам колко притежатели на въздухоплавателни средства имат възможността да поемат отговорността за съответствието на част или устройство спрямо одобрен проект и какво е предимството да го правят, ако тази част е налична на пазара.

И така, в какво се състои опростяването?

Считам, че възможността да се ограничи издаването на формуляри 1 съществува, без да се намалява нивото на безопасност. Ако вземем под внимание високия брой некритични части, които съществуват и във въздухоплавателни средства ELA 1, и в ELA 2, за тези части би бил достатъчен един обикновен сертификат за съответствие, издаден от производителя (с DOA, но също с AP).

Ако в такъв случай EASA би искала да обсъди проблема с части, произведени от притежателя, като проблем свързан предимно със стари и „осиротели“ въздухоплавателни средства, за които е трудно да се намерят резервни части, моят съвет е да се направи препратка към сегашните FAA изисквания (FAR 21.303 , буква а), точка 2 и др.)

Отговор: Счита се, че много притежатели ще имат възможността да поемат тази „отговорност“. Пример за това са частите, посочени в реакцията, със заявление за съответствие, произведени за въздухоплавателни средства от оригиналния доставчик, който няма одобрение за производствена организация. Те не биха били пуснати с формуляр 1 на EASA, а се произвеждат в съответствие с одобрените проектни данни. С предложената промяна на параграф 21A.307 се счита, че вграждането с определени ограничения на обхвата им не повлиява безопасността.

**ПОДЧАСТ Л** – Комбинирано одобрение на организации, отговорни за проекта и производството на въздухоплавателни средства, посочени в параграф 21A.14, буква) и в)

Съответните параграфи от част 21, подчасти Ж и Й, са копирани в подчаст Л без значителни технически промени.

Два „административни“ параграфа с разяснение на параграф 5 от CRD биха били достатъчни, като се избегне несигурността относно бъдещите изменения на този въпрос.

Дори и с един сертификат, DOA и одобрението за производствена организация са различни. Смесването на изискванията не улеснява задачата.

Отговор: Агенцията се съгласява, че предложената подчаст Л не прави индивидуалните изисквания за DOA и за одобрение за производствена организация съществено различни. Възможността за прехвърляне на отговорността за одобрението за производствена организация на агенцията вече съществува в основния регламент, член 20(2) параграф б), точка (ii). Следователно заключението е, че подчаст Л не предоставя достатъчно предимства и усложнява правилата прекалено много, както е изразено в настоящата реакция. Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л.

**21А. 432В Доказване на капацитет.** В буква б) «установяващи специфични проектантски практики, ресурси или последователност от действия, необходими за съответствие с настоящата подчаст» следва да се осигури чрез споразумение с агенцията.

В буква в) «установяващи специфични проектантски практики, ресурси или последователност от действия, необходими за съответствие с настоящата част ...». » следва да се осигури чрез одобрение за програма за сертифициране.

Трудно е да се разбере разликата на процедурите за постигане на еднакъв резултат и начина, по който това може да се постигне само чрез програма за сертифициране.

*Отговор:* В параграф б) е налично позоваване на APDOA (процедурите не са специфични за ремонта, който е взет под внимание), докато в буква в) одобрението на програма за сертифициране е специфично за този ремонт, който е взет под внимание.

### **21А. 112В Доказване на капацитет**

Същите основни забележки, както за параграф 21А.14, буква в).

*Отговор:* Съгласно становище 01/ 2010 програмата за сертифициране е въведена като основно изискване за сертифициране (моля, вж. параграф 21А.20): в параграф 21А.20, буква б) той е ясно предвиден като работен документ по време на целия процес по сертифициране. В допълнение в конкретния случай на въздухоплавателните средства, посочени в параграф 21А.14, буква в) програмата за сертифициране трябва да бъде одобрена от агенцията.

### **21А. 710 Одобрение на условията на полет**

Издаването на разрешително за летене би могло да засяга също въздухоплавателни средства, за които не е демонстрирано съответствие с регламентите, както и заявител, чиято компетентност може да бъде неясна.

Наистина ли бихте приели без допълнителна проверка условията на полет за безопасност и при тези условия?

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

(11 & 12) Реакциите на сдружението за леки въздухоплавателни средства (LAA) на Република Чехия и Сдружението на производителите на леки въздухоплавателни средства в Европа (LAMA EUROPE) бяха сходни. Текстът е изменен с цел да се отстрани дублирането, когато това е възможно.

Първа страница – Непълно и много късно публикуване на този CRD

LAA и LAMA не са изцяло удовлетворени от начина, по който EASA работи по това много важно NPA.

CRD беше публикуван ДВЕ ГОДИНИ след края на периода за коментиране на оригиналния NPA 2008-07 г.!!! Също така, фактът, че CRD беше публикуван по време на почивния период не изглежда правилно, особено при условие, че е публикуван толкова късно. Проблемът с късното публикуване е, че всички почти бяха забравили за какво се отнася...

Времето лети бързо — през 2005 г. беше съставен проект на първото техническо задание за MDM032. Сега приближава края на 2010 г., а с какво разполагаме ние ? EASA получи 843 коментара. И все пак, считаме че това не може да оправдае толкова дълго време за съставянето на този CRD.

Фактът, че CRD е разделен на две части и единствено част 1 е публикувана преди крайния срок, не е приемлив. Как бихме могли да коментираме толкова важно предложение, без да имаме възможността да видим втората част?

Смятаме, че втората част от този CRD трябва да се публикува незабавно и крайният срок за коментари по част 1 трябва да се удължи по подходящ начин.

*Отговор:* Публикуването на CRD в две части не е обикновена практика на агенцията, но спомогна за поправяне на част от закъснението. Трябва да се положат особени грижи, за да се осигури в Част I на CRD правилно представяне на основните коментари и да се добави проектът на становището, произтичащ от всички документи, прегледани от нас. Следователно част I е валидно основание да се очакват реакции спрямо становището и вероятно е документ, който може да се прочете по-лесно, отколкото 500-те страници на CRD част II.

Част II е публикувана и съдържа проекта на CS-LSA, който агенцията ще приеме в началото на 2011 г.

Агенцията признава, че е отнело дълго време да задвижи въпроса най-вече поради проблеми с ресурсите, но ние използвахме закъснението, за да подготвим задача BR.010 (стартиране на изследване на извлечените изводи за ELA1 чрез преразглеждане на националните регламенти относно малогабаритните въздухоплавателни средства) и по този начин да укрепим сътрудничеството с FAA по този въпрос, и да съберем допълнителна информация за опита в САЩ във връзка правилата за леките спортни самолети. Агенцията желае да подчертае, че закъснението не е свързано с неразбиране на важността и приоритета на общата авиация, демонстрирано с облекчаването на част M, становището, обхващащо лиценз L и становището относно FCL, включително LAPL.

Страница 4 (а) Общ коментар (LAMA EUROPE)

**В ОСНОВАТА НА ВСЯКО УСПЕШНО ВЪЗДУХОПЛАВАНЕ Е ВЪЗДУХОПЛАВАНЕТО С МАЛКИ САМОЛЕТИ (ЗА РАЗВЛЕЧЕНИЕ).**

Всеки пилот започва кариерата си от малък самолет, а не Airbus, Boeing или Eurofighter. Ресурсът от 600 000 любители пилоти (според Europe Air Sports) включително парашутисти, делтапланеристи, пилоти на свръхлеки самолети, планери, балони с горещ въздух до леки въздухоплавателни средства с двигател представлява предимство за широк кръг потребители в сектора на европейското въздухоплаване и това на САЩ. За да разбереш аеродинамиката, механиката на полета, икономиката и влиянието върху околната среда на даден самолет, трябва да имаш опит, а опит се натрупва във въздухоплаването с малки самолети за развлечение. За да имаш ентузиазъм да заемеш позиция във въздухоплаването, трябва да можеш да се свържеш с него и да натрупаш опит. За да можеш да проектираш полезно голямо въздухоплавателно средство, трябва да имаш знания от собствен опит, да знаеш какво стои зад това и какво трябва да вземеш предвид.

Длъжностните лица на САЩ признаха това още преди години. Те срещнаха значителни проблеми при набиране на достатъчно на брой и правилно квалифицирани служители за големия сектор на въздухоплаването. Признаха, че стагнирането на растежа в малкия сектор на въздухоплаването (броя въздухоплавателни средства и пилоти) е пряк резултат от повишената цена за закупуване и управляване на малки въздухоплавателни средства.

В отговор на това през 2004 г. в САЩ беше стартирана програмата LSA (малки спортни въздухоплавателни средства) с ясната цел значително да се намали минималната цена за

частни и любителски полети. Това беше постигнато чрез дефиниране на категория въздухоплавателни средства с опростена тяга, която позволява регистрирането на въздухоплавателно средство въз основа на собствена декларация от производителя спрямо одобрен промишлен стандарт (ASTM стандарт). Системата позволява на хората да летят с намалено в разумна степен изискване за обучение и медицинско изискване.

С това намерението беше да се възстанови намаляващият брой служители във въздухоплаването, следователно основата за сектора да се запази. Пет години, след като новите правила бяха обявени, е ясно доказано, че начинът, по който това беше направено, е бил съвсем правилен и е довел до желаните резултати. Броят въздухоплавателни средства и пилоти веднага се увеличи, а заедно с него и наборът налични ресурси за големите дружества в областта на въздухоплаването.

Моделът на САЩ е заимстван от много държави досега, понякога с леки промени в зависимост от националните обстоятелства. Сред тези държави досега са тези с най-много население: Китай и Индия. Бяха приети сходни програми, за да се положи основата на бъдещия сектор на въздухоплаването в тези държави.

Днес безспорните лидери на пазара на LSA са дружества, базирани в Европа.

Иронията е, че не съществува подобна система, която да позволи на тези въздухоплавателни средства, изградени според регламентите за LSA, да бъдат управлявани в Европа.

Според много мнения обявеният за стартирал процес ELA обещава да бъде европейски еквивалент. И все пак, макар и ELA да представлява значително улеснение за някои категории въздухоплавателни средства, резултатът за леките спортни въздухоплавателни средства с две места е значително по-тежък за проектиране, производство и управление процес, отколкото системата на САЩ за LSA.

Много лица вярват, че решението е да се създаде специфична категория за самолети под 600 кг. и да се приеме системата за LSA по възможно най-близък до еквивалентния начин.

*Отговор: Обхватът на MDM.032 е по-широк от LSA, но предлага опростяване на част 21. Задача BR.010 ще определи начина, по който ще се постигне повече от опростяване на част 21 за подраздела на въздухоплавателни средства ELA1.*

(LAA) За съжаление този CRD показва погрешния подход на EASA към спортното и развлекателното въздухоплаване. Вярваме, че не е възможно спортното и развлекателното въздухоплаване да се третира по същия начин, както търговския въздушен транспорт.

Става все по-очевидно, че все още не разполагаме с това, което искаме и от което имаме нужда – обикновени LSA.

Считаме, че сегашните регулаторни усилия на EASA не осигуряват това, което считаме за необходимо за допълнителното развитие на спортното и развлекателното въздухоплаване. Мнението ни е, че LSA биха могли да станат входяща категория за въздухоплаването. За да отговори на нуждите на нашите членове, смятаме, че EASA следва да създаде отделна категория за LSA, която да е съвместима със системата за LSA на САЩ колкото е възможно повече.

Положителното последствие от това би било глобална LSA система, което е нашата дългосрочна цел.

По време на срещата на AirVenture 2010 администраторът на FAA Randy Babbitt заяви, че постиженията на LSA в областта на безопасността са по-добри от очакваното. Считаме това за доказателство, че концепцията в САЩ за LSA въз основа на самостоятелно деклариране

заедно с обмислени регламенти за поддръжка не създава проблем за безопасността. Тъй като 65 % от SLSA на САЩ са от Европа, сме убедени, че същата система може да се използва в Европа.

Концепцията за отделни LSA би проработила — „отделни“ не означава задължително, че са извън обхвата на EASA, а че има специално място в йерархията на правилата на EASA.

По същия начин направиха в САЩ, където FAA подпомогна създаването на категорията за LSA в рамките на правилата на FAA, запази функцията си за извършване на одит, но не го ръководи пряко.

Осъзнаваме, че за това ще бъде необходима промяна в основния регламент.

LAA CR е готова да помогне в работата по подготовката на подобна промяна.

*Отговор:* Предложението за подкрепа на EASA за задача BR.010 се подкрепя. Предложените промени от задача MDM.032, буква д), които са в рамката на правилата по част 21 действително не спомагат за постигане на целта, поставена от LAA CR. Обхватът на правилото на FAA LSA все пак представлява подраздел от правилото по задача MDM.032, буква д) и не е подходящо за целия обхват до 2000 кг.

Страница 4 Вноски и такси на EASA

LAA CR и LAMA EUROPE са удовлетворени от заявлението, че EASA привлича вниманието на Комисията ... но се опасяват, че вече е прекалено късно, защото дори сегашното ниво на вноските и таксите са голям проблем за малките дружества. Основа на вноските и таксите на EASA е регламентът, с който от EASA се изисква да се финансира изцяло самостоятелно от вноските и таксите, които има право да определя. Съществуващите такси вече представляват значителна тежест за малките дружества. Обикновено те произвеждат 10 — 150 въздухоплавателни средства на година с оборот между 1 и 3 милиона евро и е почти невъзможно да оцелеят при сегашните вноски и такси.

Вноските и таксите представляват проблем от години, той трябва да се разреши на политическо равнище — Комисията, колкото е възможно по-скоро.

*Отговор:* Отбелязано е.

Страница 4 и 7 от CS-23 Light до 1200 кг MTOM

LAA CZ и LAMA EUROPE считат, че създаването на този код не е необходимо. Всъщност CS-VLA може да се разшири до 4 души и 1200 кг MTOM. Нашето мнение е, че обяснението, че ни е нужен такъв код, защото ... множество съществуващи... не е валидно, защото системата ELA се подготвя за нови въздухоплавателни средства, а не за съществуващите.

И все пак съществуват толкова много приложимо кодове в рамките на 1200 кг MTOM, че е желателно броят им да се намали, а не да се увеличи!

Вместо да полага това усилие би било по-добре EASA да създаде добра система за LSA, основана на ASTM. Знае се, че FAA обмисля създаването на система, базирана на ASTM също и за FAR-23; може би това е пътят напред, а вместо създаването на CS-23light би било добре да се осъществява съвместна дейност с FAA със системата ASTM с цел да се постигнат световни въздухоплавателни стандарти.

*Отговор:* Засега се счита, че FAR част 23, изменение 7 е подходящ доказан стандарт за специфични самолети. В дългосрочен план смятаме да преразгледаме различните стандарти в тясно сътрудничество с FAA, която същевременно извърши изследване на процеса по сертифициране (CPS) на част 23.



Страница 9 и 10 Квалифицирани органи

Някои от производителите на LSA и на малогабаритни самолети и LAA CZ участваха в „Изследване на EASA на възлагането на външни изпълнители на задачи за сертифициране“, проведено от Steria Mummert Consulting.

Използвани ли са резултати от това изследване в настоящия CRD?

Защо не е публикувано изследването?

*Отговор:* Агенцията благодари на Вас и на другите участващи членове на сектора за приноса Ви към това изследване.

*Докладът представлява вътрешен доклад, използван от агенцията, за обогатяване на знанията за възможностите им за възлагане на външни изпълнители. Както е описано по-горе, агенцията подготвя актуализиране на решението на управителния съвет относно възлагането на външни изпълнители. Докладът не е публикуван поради текущата деликатна дискусия.*

*Изследването не е използвано за този CRD, тъй като CRD просто се отнася до работата на агенцията по актуализирането на политиката на управителния съвет в областта на възлагането на външни изпълнители.*

Страница 10-11 7. Части, за които не е необходим формуляр 1 на EASA

Без да са публикувани коментарите, не е възможно предложението да се провери. LAA CZ и LAMA EUROPE не са съгласни с предложеното решение.

Предлагаме формуляр 1 да не е задължителен поне за ELA 1.

*Отговор:* Получените коментари доведоха до по-малко либерално предложение за ELA1, което облекчава обсъждането на комерсиалната или некомерсиалната употреба на тези части. То предоставя приемлив компромис, който е различен от Вашето предложение да се изискването за формуляр 1 на ограничи допълнително. Следващата фаза, предвидена в задача BR.010, би предоставила възможности за различни подходи.

Страница 11 Промени в маркирането на части и възможността за проследяване –

LAA CZ и LAMA EUROPE счетоха, че оригиналните промени бяха в съответствие с усилията за намаляване на тежестта на производителите, а всъщност е точно обратното.

Тъй като не можем да видим коментарите в част II, не сме съгласни с предложените промени в параграф 21A.804 и параграф 21A.805

*Отговор:* CRD част II междуременно е публикуван и показва, че маркирането на части следва да се запази заради възможността за проследяване и заради връзката с одобрените проектни данни.

Страница 11 8.Промени в CS-LSA

LAA CZ и LAMA EUROPE приветстват създаването на сертификационни спецификации за леки спортни самолети въз основа на ASTM F2245.

За съжаление не можем да коментираме още по този въпрос, защото CS-LSA ще бъде публикувана в част II, която все още не е ясна.

*Отговор:* В CRD част II ще бъде възможно коментирането по CS-LSA. Тези коментари ще бъдат преразгледани преди публикуването на CS-LSA в началото на 2011 г.

Страница 13 9.Стандартни промени и ремонти

LAA CZ и LAMA EUROPE приветстват това заявление, и все пак се опасяваме, че създаването на тези специални CS, основани на FAA AC 43-13 1B и 2B ще отнеме много време.

*Отговор:* Агенцията ви благодари за подкрепата. Понастоящем стартирането на задача MDM.048 е насрочено за 2011 г. и ще приключи през второто тримесечие на 2013 г. Разглеждаме начини, по които да ускорим тези задачи винаги, щом е възможно.

Страница 13-14 10.Хармонизиране с FAA

LAA CZ и LAMA EUROPE са удовлетворени от това заявление. Считаме, че за LSA най-добре би било да се създаде Глобална система на LSA с общите световни технически стандарти, основана на ASTM.

*Отговор:* Агенцията благодари за подкрепата Ви относно заявлението, че EASA възнамерява да създаде дългосрочно хармонизиране на LSA с FAA (и други органи), като работи в тясно сътрудничество с FAA в последващите действия от тяхното изследване FAR-23 CPS и в процеса ASTM.

(13) Сдружение за леки въздухоплавателни средства в Обединеното кралство

Изяснителна бележка III. (стр. 2)

Тъй като част II от този CRD още не е публикувана, картината е непълна и затова не е възможно да се даде цялостен отговор.

*Отговор:* Публикуването на CRD в две части не е обикновена практика на агенцията, но спомогна за поправяне на част от закъснението. Положени са особени грижи, за да се осигури в Част I на CRD правилно представяне на основните коментари и да се добави проектът на становището, произтичащ от всички документи, прегледани от нас. Следователно част I е валидно основание да се очакват реакции спрямо становището и вероятно е документ, който може да се прочете по-лесно, отколкото 500-те страници на CRD част II.

Раздел а), точка 2 (т. 5)

LAA като цяло подкрепя предложението за въвеждане на допълнителни консултации за изменение на основния регламент, но те трябва да се извършат много бързо: все пак ANPA 14-2006 беше издаден преди четири години и отговорът на това беше призивът за промяна на основния регламент. За да насърчи така необходимата иновативност в сектора, EASA трябва да действа бързо, за да осигури средата за проектантите и производителите на много леки въздухоплавателни средства да работят без разходите и ограниченията в ресурсите, присъщи на сегашните системи за DOA/POA, успоредно с пропорционалните разходи и оперативни ползи за крайния потребител.

Раздел б) (т.6+)

LAA като цяло подкрепя направените промени в сравнение с NPA 2008-07. И отново, секторът спешно се нуждае от наличието на тези предложения. Новите CS-LSA, CS-23Light и CS „Стандартни промени и ремонти“, и преработените CS-VLA и CS-22 трябва да се издадат по спешност (най-късно докато бъдат издадени измененията на част 21).

*Отговор:* Агенцията благодари на коментатора за подкрепата му и предлага да задвижи различните последващи задачи (напр. MDM.032, буква д) и BR.010) в съответствие с публикувания нормотворчески план. Изследваме начини, чрез които да ускорим тези задачи винаги, когато това е възможно. Първият стандарт CS-LSA ще бъде публикуван в началото на 2011 г. Други „стандартни“ се прилагат при специални условия.

Раздел б) точка б) (стр. 9) (Квалифицирани органи)

Ще се оцени, ако „покана за участие в търг“ в този случай бъде по-широко рекламирана. Практиката да публикувате покана за участие в търг на вашия уеб сайт не е полезна. Вероятно е възможно да се създаде абонамент по електронна поща, при който на всички абонати се изпраща електронно съобщение, когато бъде публикувана покана за участие в търг?

Отговор: Откритите покани за участие в търг се публикуват от службата за публикации с цел включване в Официален вестник на ЕС и след това се добавят на [страницата на EASA за възлагане на обществени поръчки](#). Не е възможен абонамент за уведомяване с електронно съобщение от страницата на EASA.

И все пак е възможно да се абонирате за електронен ежедневник за поръчки (TED), където всички покани за участие в търгове на Европейския съюз се публикуват на официалните езици на ЕС. Информация и инструкции за достъп и уведомяване въз основа на специфични профили на търсене можете да получите на: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Общи

В няколко параграфа се прави препратка към параграф 21A.14, буква б) или в) чрез изречението „въздухоплавателни средства, посочени в параграф 21A.14, буква б) и в)“. Правилно ли е този израз да определя категорията въздухоплавателни средства, но да не предполага, че проектът за въздухоплавателно средство реално е бил одобрен по параграф 21A.14, буква б) или в) ? Отговорът на този въпрос ще спомогне да се установи дали предимствата от новата система (напр. производство по подчаст Л, части, произведени от притежател) са достъпни също за типове въздухоплавателни средства, чийто проект е бил одобрен преди тази промяна в правилото или при по-висок стандарт на напълно одобрено DOA.

Отговор: Когато в тези изисквания се прави препратка към „въздухоплавателни средства, посочени в параграф 21A.14, буква б) и в)“, тя спомага за определяне на категория продукти, посочени в този параграф. Следователно ще стане приложима и към продукти, които вече са одобрени в съответствие със сегашните правила. В становището препратката, когато е приложима, е заместена от ELA1 и ELA2, за които са предложени определения в това становище за промени в 1702/2003.

21A.14, буква б) и в)

Този параграф също обхваща двигателите и витлата. Каква е връзката им с подчаст Л и с параграфи 21A.307, буква б) и в), ако проектът е включен във въздухоплавателното средство или ако проектът вече е одобрен с DO в съответствие с подчаст J? Възможно ли е например да се произведе двигател за въздухоплавателно средство съгласно параграф 21A.14, буква б) или в) спрямо подчаст Л? Могат ли частите на този двигател също да се произвеждат под отговорността на собственика на въздухоплавателното средство?

Отговор: Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно част от този коментар вече не е валидна.

Във връзка с пускането на части без формуляр 1 на EASA действително намерението е да се позволи вграждането на тези части, когато те съответстват на одобрения проект. Например части от автомобилни двигатели, които са одобрени за въздухоплавателното средство, могат да бъдат вградени под отговорността на собственика на въздухоплавателното средство.

21A.377 буква б) и в)

В раздел Б — материал за подчаст Ж — ниво 3 на констатациите наскоро беше изтрито. Сега отново се появява в този параграф.

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.353, буква б)

Комбинирана организация за проектиране и производство по подчаст Л няма да има възможността да подпише договореност за DO-PO с различна DO в обхват, допълнителен към изначалния им обхват.

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.383, буква в)

Позоваването „по параграф 21A.307□ преди няколко години беше изтрито в съответния текст на подчаст Ж, защото не допускаше формуляр 1 на EASA „съответствие само□ / „прототип□.

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.385, буква н)

Позоваването следва да се промени от „съгласно привилегиите на параграф 21A.383, буква е) □ на „ ...параграф 21A.383, буква д)▫.

*Отговор:* Агенцията реши да оттегли предложението за подчаст Л. Следователно коментарът вече не е валиден.

21A.439 Производство на части за ремонт

Този параграф също следва да обхваща възможността частите да се произвеждат под отговорността на притежателя на въздухоплавателното средство, в противен случай този параграф би бил в противоречие с параграф 21A.307, буква б) и в).

*Отговор:* Не се приема. Параграф 21A.307 няма за цел да променя изискванията за поддръжка. Това е извън обхвата на настоящата нормотворческа задача.

Подчаст Л общо

Не намираме реални предимства от създаването на такава подчаст Л.

- Както вече е показано в параграф 21A.377, буква б) и параграф 21A-383, буква в), съществува висок риск тази подчаст непреднамерено да се различава от съответните изисквания от подчаст Й или подчаст Ж. Подчаст Л, ако е наистина необходима, следва да засяга комбинирането на одобрение за проектантска и за производствена организация, самите изисквания следва да се запазят в подчаст Й и Ж.

- Какви са предимствата за сектора? Желаното намаление на разходите в дългосрочен план може да бъде междинно, тъй като изискванията, които ще бъдат разгледани, остават същите, а в процеса по разглеждане е възможно да съществува разлика в участието на EASA (частта за проектантска организация) и NAA (частта за производствена организация).

*Отговор:* Агенцията се съгласява, че предложената подчаст Agency L не поставя значителни разлики в индивидуалните изисквания за DOA и одобрението за производствена организация. Възможността за прехвърляне на агенцията на отговорността за одобрението за

производствена организация вече съществува в основния регламент, член 20, параграф 2, буква б), точка (ii). Следователно е заключено, че подчаст Л не осигурява достатъчно предимства и усложнява правилата прекалено много, както е изразено в настоящата реакция. Агенцията реши да отмени предложението за подчаст Л.

(15) УК САА

Страница 2 Параграф №: III точка 4) и IV

Коментар: САА очаква да получи част II от документа с коментарите, когато ще бъдат предоставени по-всеобхватни коментари по всички предложения, част I и част II.

Следват няколко примера за нуждата целият CRD да бъде разбираем:-

Заявлението на страница 4, че „NPA беше приет със смесени чувства“ следва да се постави в контекст, като се предостави коментарът и отговорът на EASA.

Отговор: Много коментатори изразиха подобно мнение, че предложението представлява стъпка в правилната посока, и все пак те считат, че то не осигурява очакваното от тях решение, както системата FAA LSA. Тъй като това предполага промяна в основния регламент, чрез задача BR.010, е предложена втора фаза.

Позоваването на страница 5 към дерегулиране на даден сегмент от лекото въздухоплаване изглежда се различава с принципите на ICAO, а издаването на международен сертификат за летателна годност изисква лицето или организацията да поеме отговорността за продукт или част.

Отговор: Съответствието с ICAO е важно съображение, но трябва да е балансирано с желанието за допълнително развитие на GAGA с подходящо ниво на безопасност.

Позоваване на страница 5, параграф а), алинея 2, втора подточка. Въпреки че това представя намерението бъдещите промени в основния регламент да се хармонизират с FAA Transport Canada, счита се че хармонизирането следва да включи предложението за произвеждане на допълнителни CS стандарти.

Отговор: Намерението ни е да хармонизираме процесите и стандартите, когато това е възможно. Разработването на хармонизирани стандарти би спомогнало за развитието в такава насока, при която ще бъдат подходящи по-малко стандарти.

Страница 5, алинея 2, четвърта подточка, Приемливостта на предложенията, според които за някои въздухоплавателни средства не би бил необходим типов сертификат за двигател или витло, зависи от размера и типа позволена операция. Например може да бъде приемливо за двуместно въздухоплавателно средство, построено от любител, но не и за по-функционални въздухоплавателни средства с IMC одобрение (като Cessna 172 и PA-28 (!80).

Отговор: Това наистина ще е необходимо да се разгледа в рамките на предложената задача BR.010.

Страница 6 Параграф №: б) „Становището към част 21 и промените, сравнени с NPA“, алинея 1

Коментар: Оригиналната концепция в NPA 2008-07 беше относно нетърговска операция. Примерът във второто изречение предполага, че този принцип не е запазен в предложените промени, изброени в този документ с отговори към коментари.

Отговор: Критериите за използване на формуляр 1 на EASA са направени по-стриктни и в следствие на това позволяват и търговско приложение.

Страница 6 параграф №: б) алинея 2, бележка под заглавие „CS-VLA“ (втора подточка)

Коментар: Имаме предвид, че в нормотворческа задача VLA.008 ще се обмисли разширение на CS-VLA, така че да включи правилата за визуални полети през нощта (VFR) и IMC и че това би оказало значително въздействие върху безопасността на такова въздухоплавателно средство, затова и изисква внимателно преразглеждане и хармонизиране с FAA и Transport Canada.

Отговор: Съгласни сме, че въздействието върху безопасността трябва да се разгледа като част от тази задача. Хармонизирането и опитът на Гражданско въздухоплаване „Transport Canada“ ТССА и FAA ще бъдат важно съображение.

Страница 7 параграф №: б) алинея 2, бележка под заглавие „CS-23“ (трета подточка)

Коментари: CS-23 Light, FAR-23 в Изменение 7 представлява стандарт, публикуван от правителството на САЩ на 14 септември 1969 г. Прието е, че много въздухоплавателни средства са проектирани и изградени спрямо този стандарт, а някои все още се ползват от права на придобиване, като някои промени в проекта все още се определят спрямо тези по-ранни изисквания. И все пак всяко въздухоплавателно средство със значителни изменения или всяко ново въздухоплавателно средство от този момент насам ще са проектирани спрямо следващите стандарти. Това позволява на производителя да вземе под внимание въпросите относно проекта, които не са адекватно обсъдени в по-ранното издание на FAR-23, като натрупване на умора и претърпяване на злополука в композитни структури. JAR-23 и CS-23 бяха базирани на FAR 23-42 от 4 февруари 1991 г. Всяко предложение за създаване на стандарт за сертификат за летателна годност, CS-23 Light, следва да се базира на най-новите CS-23 стандарти, които могат да се считат за хармонизирани до значителна степен с FAR-23.

Отговор: Самолетите, проектирани и сертифицирани спрямо FAR част 23 изменение 7 не са оспорвани и представляват по-голямата част от сегашния самолетен парк. Следователно смятаме, че това може да представлява стандарт за летателна годност за самолети с подобен проект, при условие, че когато изискванията са неподходящи (като композитна структура) основата за сертифициране ще бъде изменена.

Страница 7 Параграф №: б) алинея 2, бележка под заглавие „CS-22ц (четвърта подточка)

Коментар: CAA смята, че от гледна точка на ефикасността всяка дейност за рационализиране на стандартите за проект на CS-VLA и предложените CS-23 Light следва да се завършат преди създаването на нов стандарт, като CS-23 Light. Това следва да бъде дейност за хармонизиране с FAA и Transport Canada.

Отговор: Въвеждането на CS-23Light въз основа на FAR Part-23 Изменение 7 се счита за прагматичен подход, който на по-късен етап следва да се преразгледа и вероятно да се слее, както е посочено в CRD.

Страница 8 Параграф №: 3

Коментар: На какъв етап ще се изискват данни за опростеното DOA? Възможно ли е това да се изисква преди издаването на сертификат за летателна годност или разрешително за летене?

Отговор: DOA няма изобщо да представлява изискване. Описаният сценарий демонстрира случай, при който дружество може да започне дейността си без DOA и в зависимост от бизнеса да премине към DOA, за да бъде по-ефективно в областта на продължаване на летателната годност.

Страница 10 Параграф №: 6 „Квалифицирани органи“ (втора подточка): „заявителят следва да може да предоставя за одобрение от агенцията изборията от него квалифициран орган“.

Коментар: Имаме предвид, че управителният съвет на EASA трябва първо да приеме политика за използване на квалифицирани органи. САА предполага, един от факторите, който трябва да се обсъди е дали заявителите могат да изберат най-лесният начин да получат одобрение, също и до каква степен агенцията следва да разпредели акредитиран квалифициран орган въз основа на географско местоположение предвид езика и културните предимства. Критичен въпрос следва да бъде и стандартизацията.

Отговор: Политиката за използване на квалифицирани органи трябва да осигурява равнопоставени условия, които чрез стандартизацията да предотвратят „най-лесния“ начин за сертифициране.

Страница 11 Параграф №: 6) алинея 7

Коментар: Преработеното предложение изисква само формуляр 1 на EASA 1 за основни елементи, управление или части с ограничен период на експлоатация, а притежателите на въздухоплавателно средство да осигурят декларация за съответствие с одобрен проект. Всяко въздухоплавателно средство, което може да ползва сертификата ICAO за летателна годност, трябва да използва части, които са достъпни с формуляр 1 на EASA, като ограничено производство се допуска от подходящи одобрени организации за поддръжка. Когато притежателите изготвят декларация за съответствие, не е ясно кой поема отговорността. Въздухоплавателните средства, които биват изменяни по този начин, следва да са ограничени до разрешително за полет и не бива да се използват за търговски операции.

Отговор: В преработеното предложение е запазено оригиналното предложение за ELA2, а предложението за ELA1 е по-ограничено. Притежателят ще изготви заявление за съответствие и ще поеме отговорността за приемането на части в своето въздухоплавателно средство.

Страница 14 Параграф №: 6) алинея 10, Хармонизиране с FAA

Коментар: САА се съгласява, че освен ако заявителите не изготвят специални договорености извън EASA, за нея не би било възможно да заеме ролята на държавата на проектирането. На това ще се наблегне специално при продуктите, които са одобрени в САЩ като LSA въздухоплавателни средства, които все още не отговарят на стандарта ICAO, но на които предстои да бъде издаден сертификат за летателна годност EASA ICAO.

Отговор: Отбелязано е. Този въпрос заслужава допълнително разглеждане.

Страница 14 Параграф №: 2, Последно изречение

Коментар: Заявлението, че „Европейският подход RTC или TC за LSA няма да попречи на износа на европейски LSA в САЩ, ако не са получили индивидуален сертификат за летателна годност“ не е съвсем ясно. Следва да се осигури допълнително обяснение.

Отговор: Това заявление е свързано с цитатите от Заповед 8130.2F, представена в този параграф в CRD, част I. Тъй като типът въздухоплавателно средство има право на сертифициране или дори притежава типов сертификат на EASA (ограничен), това би представлявало „сходно сертифициране в страната на произход“.

Следователно въздухоплавателното средство ще има право на специален сертификат за летателна годност от категория LSA.

(16) един австрийски член на комитета на EASA

Общ коментар/ Обосновка:

Поради факта, че CRD не е публикуван напълно — частта с коментарите и отговорът на EASA все още липсва (не е достъпна на уеб страницата на EASA) — периодът за коментиране се счита за прекалено кратък.

Предложение:

Изисква се удължаване на периода за коментиране за този CRD въз основа на факта, че частта от CRD, включваща коментарите от заинтересованите страни, както и отговорите на EASA, все още не са публикувани.

*Отговор:* Не се приема. Публикуване на CRD в две части не е обикновена практика на агенцията, а беше полезно, като спомогна за поправяне на част от закъснението. Особена грижа трябва да се отдаде с цел да се осигури в CRD част I правилно представяне на основните коментари и да се добави проекта на становището, произтичащо от преглеждането на всички коментари от наша страна. Следователно част I е валидна основа за изискване на реакции спрямо становището и вероятно е документ, който може да се прочете по-лесно, отколкото 500-те страници на CRD част II.

Подчаст Б

21A.14

Коментар/ Обосновка/ Предложение:

Определенията, дадени в настоящия параграф, следва да са в съответствие с определенията, които ще се прилагат във всички други съответни части от Правилата за изпълнение.

Определението за ELA 1 в част М ще бъде в съответствие с определението в част 21.

*Отговор:* Предложението за изменение на част М е отразено в настоящото становище.

в) 7. бутален двигател

Коментар: За всички видове бутални двигатели, дори и неизползваните за продукти по параграф 21A14, буква в), възможен ли е процес по сертифициране ELA дори за много сложни двигатели с FADEC и турбокомпресори?

*Отговор:* Приема се. Параграф 21A.14, буква в) е поправен само за да позволи двигатели и витла, вградени във въздухоплателно средство, определено в параграф 21A.14, буква в)

21A.47

Следва да се изясни дали прехвърлянето на типов сертификат за въздухоплателно средство, когато агенцията е одобрила програма за сертифициране, е възможно, щом изискванията за квалификация за приемливост по параграф 21A.14 не спазени, а новият притежател на ТС не притежава AP за DOA или DOA. (вж. също параграф 21A.116)

*Отговор:* Когато агенцията одобри програма за сертифициране, квалификациите за приемливост са спазени. Това е включено в промяната на параграф 21A.14.

Прехвърляне все пак би било възможно само, когато частното или юридическото лице може да спази задълженията, посочени в предложената промяна на параграф 21A.47 (Вж. CRD 2008-06).

Подчаст Е

21A.98, буква а)

Коментар/ Обосновка:



Настоящата алинея е неясна. Приложимостта — както се посочва — е объркваща и може да предизвика различни тълкувания. Ако заявителите четат този параграф заедно с параграф 21А.14, това може да ги обърка.

Предложение:

Предложено да се използват подточки в параграфа за приложимостта.

Отговор: Частично се приема. Параграфът е преработен с цел да се подобри звученето.

Подчаст Е

21А.98, буква б) и в)

Коментар

Бихме искали да изразим общото мнение, че употребата на сертификационни спецификации за общо одобрение, както се посочва в настоящата алинея, не е в съответствие с Основен регламент 216/2010 и надвишава обхвата на отговорността на EASA.

Отговор: Предложените CS за стандартни ремонти ще съдържат специфични ремонти или изменения, а не общи одобрения. Отговорност на EASA е да разработи сертификационни спецификации и приемливи мерки за съответствие, които да се използват в процеса по сертифициране. (Член 19 от основния регламент). Следователно за сертифицирането на стандартни промени ще бъдат разработени тези нови CS.

Подчаст Л

Коментар/Обосновка:

Тази подчаст не се подкрепя, защото създава по-голяма бюрократична тежест за общността на въздухоплаването, която тези изисквания засягат.

Подчаст Л ще съдържа само обхват, приемливост, приложение, издаване на одобрение и прехвърляне на одобрение.

В тази подчаст няма да са предвидени подробни изисквания за одобрение за DOA и одобрение за производствена организация. Ще има само препратка към Подчаст F, G или J.

Процесът по одобрение няма да се различава от тази част и ще има възможност за не толкова сложни организационни одобрения в съответствие с подчаст Е за производство, както и алтернативни процедури за DOA. Ще бъдат посочени само изисквания, които са не толкова ограничаващи, колкото посочените в подчаст Е, Ж или Й

Отговор: Агенцията се съгласява, че предложената подчаст Л не създава значителни разлики в индивидуалните изисквания за DOA и POA. Възможността за прехвърляне на агенцията на отговорността за POA вече съществува в основния регламент, член 20, параграф 2, буква б), точка (ii). Следователно е заключено, че подчаст Л не осигурява достатъчно предимства и усложнява правилата прекалено много, както е изразено в настоящата реакция. Агенцията реши да отмени предложението за подчаст Л.

21А.436 Стандартни ремонти

Приложимост: Вж. Коментарите към 21а.98

Отговор: Частично се приема. Параграфът е преработен с цел да се подобри звученето.

CS-23 Light:

Коментар: Следва да се изясни дали предложената приложимост и техническо съдържание е в съответствие с ICAO Приложение 8

Отговор: CS23 Light ще бъде в съответствие с ICAO приложение 8.