



**EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS**

**ATZINUMS NR. 01/2011**

**(2011. gada 18. marts)**

**par Komisijas regulu, ar kuru groza Komisijas 2003. gada 24. septembra Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju**

**UN**

**par Komisijas regulu, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu**

***„ELA process” un „standarta izmaiņas un remonts”***

## Kopsavilkums

Šis atzinums galvenokārt attiecas uz vispārējas nozīmes aviāciju, un tajā ir aplūkoti turpmāk izklāstītie jautājumi.

Ir ieviests vienkāršots un samērīgāks Eiropas vieglo gaisa kuģu (*ELA*) sertifikācijas process. *ELA1* gaisa kuģu (piemēram, lidmašīnu, kuru svars ir mazāks par 1200 kg) tipa sertifikāta pieteikuma iesniedzēji varēs izmantot sertifikācijas programmu, lai pierādītu to projektēšanas iespējas. Līdz ar to maziem uzņēmumiem vienlaikus ar sertifikācijas procesu nebūs jāveic apgrūtinošais un laikietilpīgais administratīvais process, lai iegūtu projektēšanas organizācijas apstiprinājumu (*DOA*). Šis pārmaiņas sniegs labumu jauniem *ELA1* gaisa kuģu tipa sertifikāta pieteikuma iesniedzējiem.

Ir ieviesta koncepcija „standarta izmaiņas un standarta remonts”. Šī jaunā koncepcija nosaka, ka izmaiņām un remontiem, kas uzskatāmi par standarta izmaiņām un remontiem, nebūs jāapstiprina projekts. Tādēļ jaunajā sertifikācijas specifikācijā (*CS*) tiks ietverts standarta izmaiņu un remontu katalogs. Jaunā koncepcija mazinās administratīvo slogu, vienlaikus saglabājot augstu drošības līmeni. Šie noteikumi varētu dot labumu visiem nelielu gaisa kuģu īpašniekiem un lietotājiem.

Ja gaisa kuģi tiek uzstādītas rezerves daļas, saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem tām visām ir obligāti jābūt pievienotai *EASA* 1. veidlapai. Tomēr dažas *ELA* gaisa kuģu daļas un ierīces tiek ražotas nozarēs, uz kurām neattiecas aviācijas nozares regulējums. Ražotāji, uz kuriem šis regulējums neattiecas, nevar izlaist daļas ar *EASA* 1. veidlapu. Šī problēma neskar jaunus gaisa kuģus, jo to daļas pieņem gaisa kuģa ražotāja apstiprinātā ražošanas organizācija. Taču rezerves daļas parasti tiek saņemtas tieši no sākotnējā ražotāja. Lai izpildītu *EASA* 1. veidlapā noteiktās saistības, arī šīs daļas būs jāizlaiž apstiprinātai ražošanas organizācijai, kas arī rada pievienoto vērtību. Šajā atzinumā aplūkota iespēja, kas *ELA* gaisa kuģu īpašniekiem ļauj saņemt apstiprinājumu uzstādīt konkrētas daļas, kuras nav noteicošās drošībai, neizmantojot *EASA* 1. veidlapu. Šo izmaiņu mērķis ir mazināt regulatīvo slogu tādā mērā, lai tas būtu samērīgs ar drošības riskiem.

## I. Vispārīgā daļa

1. Šā atzinuma mērķi ir gan ierosināt Komisijai grozīt Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003<sup>1</sup> pielikumu (turpmāk – „21. daļa”), gan arī ieviest vienkāršotāku un samērīgāku sertifikācijas procesu Eiropas viegļajiem gaisa kuģiem (ELA). Lai nodrošinātu konsekvensi ar 21. daļas noteikumiem, Komisijai tiek ierosināts grozīt arī Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003<sup>2</sup> un pielikuma M daļu un 145. daļu.
2. Šis atzinums ir pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk – „Aģentūra”) valdes noteikto kārtību<sup>3</sup> saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008<sup>4</sup> (turpmāk – „Pamatregula”) 19. pantu.

## II. Apspriešana

3. Pēdējo gadu laikā Eiropā ir samazinājusies „klasiskās” nekomerciālās aviācijas aktivitāte un ultravieglu lidaparātu kustības attīstība. Nozares pārstāvju un lietotāju sniegtās atsauksmes liecina, ka gaisa kuģiem, kas tiek izmantoti izklaides lidojumos, piemērotais tiesiskais regulējums pakāpeniski ir kļuvis nesamērīgi stingrs salīdzinājumā ar darbībām, ko tas regulē, un uzliek lielu regulatīvo slogu šāda veida gaisa kuģu projektētājiem un ražotājiem.
4. Aģentūra izveidoja noteikumu izstrādes uzdevumu MDM.032, lai risinātu šīs problēmas. Ņemot vērā šā uzdevuma plašo darbības jomu, Aģentūra 2006. gadā izdeva iepriekšēju paziņojumu par ierosinātajiem grozījumiem (NPA), lai apspriestu koncepciju par labāku regulējumu vispārējas nozīmes aviācijā. MDM.032 grupa izmantoja par šo NPA saņemtās atsauksmes, lai izstrādātu koncepciju par labāku regulējumu vispārējas nozīmes aviācijā. Šajā koncepcijā uzmanība tika pievērsta uzmanība sākotnējam lidojumderīgumam un lidojumderīguma uzturēšanai, kā arī vispārējas nozīmes aviācijas darbībām un licencēšanai.
5. Aģentūra arī izskatīja Federālās aviācijas administrācijas (FAA) ieviestos noteikumus par vieglajām sporta lidmašīnām (LSA). Tajos uzsvērts, ka ir vājinājusies saskaņotība starp Aģentūras un FAA regulējumu izklaides aviācijas jomā. Lielākā daļa ASV esošo LSA veidu tiek ražoti Eiropā, taču šos gaisa kuģus nevar likumīgi lietot Eiropas Savienībā, ja vien to pacelšanās svars nav mazāks par 450 kg (uz šādiem gaisa kuģiem attiecas Pamatregulas II pielikuma noteikumi) vai tie nav sertificēti ar kodu CS-VLA (ļoti viegli gaisa kuģi) vai augstāka līmeņa kodu.
6. Kā apakštematu koncepcijā par labāku regulējumu vispārējas nozīmes aviācijā MDM.032 grupa apsprieda vairākas sākotnējā lidojumderīguma iespējas. 2008. gada 18. aprīlī publicētajā NPA Nr. 2008-07 grupa sniedza šādus priekšlikumus par sākotnējo lidojumderīgumu:

---

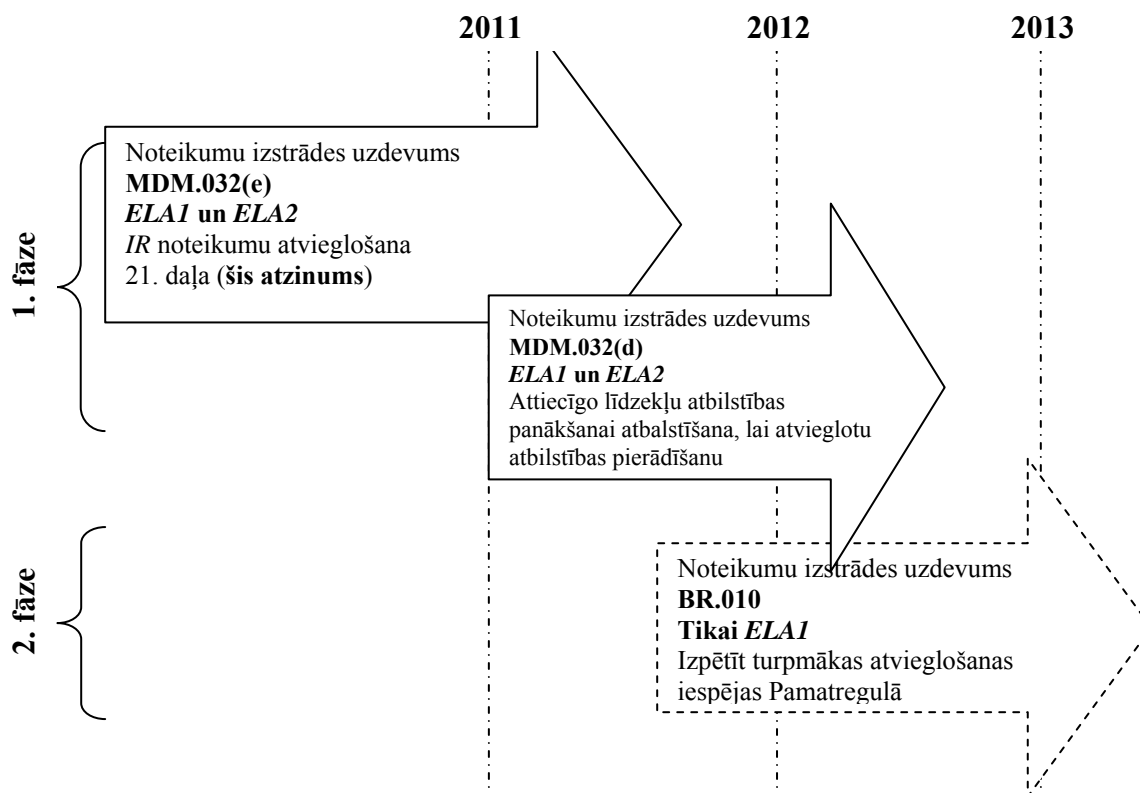
<sup>1</sup> Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 27.09.2003., 6. lpp). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2009. gada 30. novembra Regulu (EK) Nr. 1194/2009 (OV L 321, 6.12.2009., 5. lpp.).

<sup>2</sup> Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar 2010. gada 27. oktobra Komisijas Regulu (EK) Nr. 962/2010 (OV L 281, 27.10.2010., 78. lpp.).

<sup>3</sup> Valdes lēmums par procedūru, kas Aģentūrai jāievēro, sniedzot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un norādes. EASA MB 08-2007, 11.06.2007. („Noteikumu izstrādes procedūra”).

<sup>4</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2009. gada 21. oktobra Regulu (EK) Nr. 1108/2009 (OV L 309, 24.11.2009., 51. lpp.).

- nemainīt Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003 II pielikumā (turpmāk — „21. daļa”) noteikto darbības jomu attiecībā uz gaisa kuģiem (jo īpaši ultravieglie gaisa kuģiem) un arī turpmāk neiekļaut šos gaisa kuģus šīs regulas darbības jomā;
  - izveidot atvieglotu regulatīvo režīmu, kas balstīts uz jaunu procesu Eiropas vieglajiem gaisa kuģiem (*ELA*), un ieviest standarta izmaiņu un remontu koncepciju;
  - atviegloto *ELA* regulatīvo režīmu sadalīt divos procesos:
    - o *ELA1* — lidmašīnām, planieriem vai planieriem ar dzinēju, kuri nav klasificēti kā sarežģītas ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un kuru maksimālais pacelšanās svars nepārsniedz **1200 kg**;
    - o *ELA2* — lidmašīnām, planieriem vai planieriem ar dzinēju, kuri nav klasificēti kā sarežģītas ar dzinēju darbināmas lidmašīnas un kuru maksimālā pacelšanās masa nepārsniedz **2000 kg**.
7. Attiecībā uz *ELA* NPA Nr. 2008-07 dokumentā ierosinātais jaunais process paredz ievērojami vienkāršāku regulējumu gaisa kuģiem un ar tiem saistītiem ražojumiem, daļām un ierīcēm. Priekšlikumu nolūks bija turpināt izdot gaisa kuģu tipa sertifikātus un sertifikātus par konkrētā gaisa kuģa lidojumderīgumu. Paredzēts, ka jaunajā procesā būs jāievēro spēkā esošie 21. daļas principi.
8. Līdz atsauksmju iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2008. gada 18. jūlijam — Aģentūra saņēma 843 komentārus no 79 valsts aviācijas iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.
9. Daudzi komentāru autori pauda viedokli, ka *NPA* nesniedza viņiem vēlamus rezultātus, proti, nenodrošināja tādu sertifikācijas sistēmu, kas būtu pielīdzināma ASV spēkā esošajai sistēmai (noteikumiem par vieglajām sporta lidmašīnām). Tajā nav paredzēti organizācijas apstiprinājumi vai būtiska Federālās aviācijas administrācijas (FAA) līdzdalība. Tomēr šos komentārus galvenokārt izteica *ELA1* procesa darbības jomā ieinteresētās personas.
10. Tādēļ komentāru analīzes dokumentā (*CRD*) par NPA Nr. 2008-07 Aģentūra ierosināja svarīgas stratēģiskas priekšlikumu izmaiņas. Tika ierosināta paralēla noteikumu izstrādes procedūras 2. fāze, savukārt noteikumu izstrādes uzdevumā BR.010, kurš vairāk līdzinās FAA *LSA* noteikumiem, tiks izpētīts, kā turpmāk iespējams atvieglot regulatīvo režīmu attiecībā uz šo *ELA1* gaisa kuģu kategoriju. Tajā pašā laikā tiks pilnveidoti NPA Nr. 2008-07 sniegtie priekšlikumi gan attiecībā uz *ELA1*, gan uz *ELA2*, lai pēc iespējas drīzāk vienkāršotu pašreizējo 21. daļā noteikto sertifikācijas procesu.



11. Aģentūra nolēma publicēt CRD dokumentu un NPA Nr. 2008-07 atsevišķi, lai sniegtu skaidrāku informāciju par šo divu fāžu procesu, kā arī izveidotu vispusīgu kopsavilkumu par diskusijām, secinājumiem un galīgo tekstu priekšlikumam par to, kādi grozījumi jāizdara 21. daļā, lai vienkāršotu pašreizējo sertifikācijas procesu. Lai gan šā atzinuma pielikumā tiek pausti arī negatīvi viedokļi par dokumentu nodalīto publicēšanu, pastāv uzskats, ka nodalīšana ir uzlabojusi stratēģijas apspriešanu un vienlaikus paātrinājusi atzinumā ierosināto 21. daļai veicamo grozījumu procesu.
12. 2010. gada 25. novembrī tika publicēta NPA Nr. 2008-07 CRD dokumenta II daļa, kurā ietverti visi 843 komentāri, atbildes uz tiem un galīgais teksts ierosinātajām jaunajām sertifikācijas specifikācijām par *ELA1* darbības jomā ietilpstošām lidmašīnām, kuru svars nepārsniedz 600 kg (*CS-LSA*). Jaunās *CS-LSA* plānots publicēt 2011. gada sākumā, un tajās tiks izmantoti tie paši nozares standarti, kurus lieto FAA *LSA* noteikumos.
13. Gatavojoties Aģentūras ierosinātajai 2. fāzei (uzdevumam BR.010), vairākās dalībvalstīs tika veikts pētījums par spēkā esošajām valstu regulatīvajām sistēmām attiecībā uz ultravieglu gaisa kuģiem un par drošības informāciju. Šī pētījuma nolūks ir noskaidrot, vai varētu izmantot tos principus, kas šajās regulatīvajās sistēmās tiek piemēroti *ELA1* lidmašīnām tuvām gaisa kuģu kategorijām. Pētījuma rezultātus izmantos, lai izpētītu uzdevuma BR.010 iespējas.
14. Aģentūras izvēlētajai pieejai, lai veicinātu atzinumā ierosinātos 21. daļas grozījumus, ir šādas priekšrocības un trūkumi:
  - visu *ELA1* un *ELA2* kategorijā ietilpstošo gaisa kuģu esošā sertifikācijas procesa vienkāršošana, vienlaikus saglabājot tipa sertifikātu vai ierobežotu tipa sertifikātu;
  - izmaiņu stāšanās spēkā iespējami drīzāk pēc šī noteikumu izstrādes procesa;

- jēdzienu „standarta izmaiņas” un „standarta remonts” ieviešana; tie attiecas uz:
    - a) *ELA1* un *ELA2* gaisa kuģiem,
    - b) lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) nepārsniedz 5700 kg, un
    - c) rotorplāniem, kuru maksimālā pacelšanās masa nepārsniedz 3175 kg;
  - šis priekšlikums netiek uzskatīts par optimālu risinājumu *ELA1* kategorijai, ir vajadzīgs ilgāks laiks, lai izstrādātu jaunu priekšlikumu;
  - Eiropas Komisijas pieņemtā regula par maksām un atlīdzību tiks piemērota arī turpmāk, lai gan ieinteresētās personas uzskata, ka tā ievērojami kavē jaunu gaisa kuģu sertificēšanu vai gaisa kuģiem veiktu izmaiņu vai remontu sertificēšanu. Tika ierosināts izmantot finansējumu, kas gūts, iekasējot nelielas nodevas no gaisa pārvadājumu biļetēm — kā tas tiek darīts ASV. Šāda stratēģija nodrošinātu finansējumu *EASA* sistēmai, un nevajadzētu ievērojami paaugstināt gaisa pārvadājumu biļešu cenas.
15. Šā atzinuma pielikumā ir sniegtas atsauksmes par CRD Nr. 2008-07 I daļu, kā arī praktisku iemeslu dēļ nodrošināta dažu atsauksmju interpretācija vai vispusīgs kopsavilkums. Atsauksmes kopumā sniegušas septiņas asociācijas, kas darbojas vispārējas nozīmes aviācijas *ELA1* jomā, sešas Eiropas iestādes, FAA un divas privātpersonas.
16. Īpašu neapmierinātību ar pašreizējiem priekšlikumiem pauž tās ieinteresētās personas, kas aktīvi darbojas *ELA1* kategorijas jomā. Viņuprāt, šie priekšlikumi nesniegs viņu apvienībai nepieciešamos atvieglinājumus, turklāt izmaiņu izstrāde ir bijusi pārāk ilga. Aģentūra CRD dokumentā jau norādīja, ka grozījumi, kas izvirzīti 21. daļai, nesniegs galīgo risinājumu. Tāpēc ir ierosināti turpmāki pasākumi, lai apsvērtu, kuri Pamatregulas aspekti ir jāmaina. Tomēr tie tiek izskatīti atsevišķi no šajā atzinumā iekļautajiem priekšlikumiem.
17. Atsauksmes par CRD dokumenta I daļu liecina, ka 21. daļas jaunajā L apakšiedaļā ierosinātais kopējais projektēšanas un ražošanas apstiprināšanas process nesniegs nozarei iecerētās priekšrocības. Ierosinātā L apakšiedaļa tiek uzskatīta par pārāk sarežģītu. Ilgtermiņā tā var radīt nekonsekvenci ar spēkā esošajiem 21. daļas apakšiedaļu noteikumiem, kuri attiecas uz projektēšanas organizācijas apstiprinājumiem (*DOA*) un ražošanas organizācijas apstiprinājumiem (*POA*). Pastāv uzskats, ka L apakšiedaļa veicina birokrātiju. Aģentūra izskatīja šīs atsauksmes un secināja, ka jaunā L apakšiedaļa, kura attiecas tikai uz gaisa kuģiem, kas atbilst *ELA1* un *ELA2* kritērijiem, ir pārlietu sarežģījusi 21. daļas noteikumus, sniedzot organizācijām niecīgu vai nesniedzot vispār nekādu labumu. Ir arī skaidrs, ka priekšlikums par kopēju projektēšanas un ražošanas apstiprinājumu ir atkarīgs no tā, kā dalībvalstis piemēro Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļu. Kopēju apstiprinājumu varētu izdot tikai tādā gadījumā, ja dalībvalsts ir lūgusi Aģentūru uzņemties atbildību par konkrētu ražošanas organizācijas apstiprinājumu šajā dalībvalstī. Faktiski Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumi paredz, ka arī spēkā esošo īstenošanas noteikumu ietvaros ir iespējams veikt projektēšanas un ražošanas kopēju apstiprināšanu. Ja dalībvalsts ir piekritusi izmantot šos noteikumus, Aģentūra apvieno *POA* un *DOA* uzraudzības funkcijas un pēc tam izsniedz vienu kopēju apstiprinājumu. Tāpēc ierosinātā L apakšiedaļa tika atsaukta.

### III. Aģentūras atzinuma saturs

18. Šajā atzinumā iespējami lielāka uzmanība ir pievērsta ierosinājumiem, kurus izteikušas ieinteresētās personas un iestādes, kas piedalījās apspriešanā un sniedza atsauksmes par NPA Nr. 2008-07 CRD dokumenta I daļu. Konkrētos gadījumos zem katras rindkopas ir norādītas izmaiņas, kas jāpiemēro CRD Nr. 2008-07 I daļā ierosinātajiem Regulas (EK)

Nr. 1702/2003 un I pielikuma (21. daļas) grozījumiem. Redakcionālie labojumi nav īpaši norādīti.

## 19. Regula Nr. 1702/2003

1. pantā ir iekļauta *ELA1* un *ELA2* definīcija, lai uzlabotu izpratni par 21. daļā noteiktajām prasībām.

## 20. 21. daļa

### 21A.14. Iespēju pierādīšana

CRD Nr. 2008-07 I daļā ietvertajā 21. daļas galīgajā tekstā 21A.14. punkta c) apakšpunkts, tāpat kā 21A.14. punkta b) apakšpunkts, ir nepareizi grozīts attiecībā uz dzinējiem un propelleriem. Šajā punktā vajadzētu noteikt, ka sertifikācijas programmas drīkst izmantot tikai tiem dzinējiem un propelleriem, kas uzstādīti šajā punktā minētos gaisa kuģos. 21A.14. punkta b) un c) apakšpunkts ir labots un vienkāršots, izmantojot 1. pantā iekļauto *ELA1* un *ELA2* definīciju.

### 21A.35. Lidojuma pārbaudījumi

Saskaņā ar CRD Nr. 2008-07 I daļas galīgo tekstu šā punkta b) apakšpunktā ietilpst *ELA1* un *ELA2* gaisa kuģi.

### 21A.90A. Darbības joma

Ir mainīta šā panta numerācija, un apakšdaļas darbības jomā tiek iekļautas arī standarta izmaiņas.

### 21A.90B. Standarta izmaiņas

Ir pārstrādātas šā punkta prasības un mainīta punkta numerācija (CRD Nr. 2008-07 I daļā sk. 21A.98. punktu), lai izmaiņu apstiprināšanas procesu strikti nodalītu no standarta izmaiņām, kurām šāds apstiprināšanas process nav vajadzīgs. Teksts ir arī vienkāršots, izmantojot 1. pantā iekļauto *ELA1* un *ELA2* definīciju.

### 21A.112B. Iespēju pierādīšana

Saskaņā ar CRD Nr. 2008-07 I daļas galīgo tekstu ir ietverta atsauce uz jauno 21A.14. punkta c) apakšpunktu.

### 21A.116. Nodošana

Saskaņā ar CRD Nr. 2008-07 I daļas galīgo tekstu ir mainītas prasības attiecībā uz *ELA1* gaisa kuģiem.

### 21A.307. Daļu un ierīču izlaišana uzstādīšanai

CRD Nr. 2008-07 I daļas galīgajā tekstā kļūdaini tika iekļauts c) apakšpunkts, kura saturs ir jau izklāstīts šā punkta b) apakšpunktā. Tāpēc c) apakšpunkts tika izņemts.

Prasības tika pārstrādātas, izmantojot 1. pantā iekļauto *ELA1* un *ELA2* definīciju. Tika pievienotas arī īpašas identifikācijas prasības attiecībā uz daļām, par kuru ražošanu atbild īpašnieks.

**L APAKŠIEDAĻA — *Combined Approval of Organisations Responsible for Design and Production of aircraft defined in Paragraph 21A.14(b) and (c)* [kopējs apstiprinājums organizācijām, kas atbildīgas par 21A.14. punkta b) un c) apakšpunktā definēto gaisa kuģu projektēšanu un ražošanu]**

Šīs jaunās apakšdaļas priekšlikums tika atsaukts.

### 21A.431A. Darbības joma

CRD Nr. 2008-07 dokumentā šis punkts netika mainīts, bet tika mainīta tā numerācija, un apakšiedaļas darbības jomā iekļauti arī standarta remontu.

#### **21A.431B. Standarta remontu**

Ir pārstrādātas šā punkta prasības un mainīta punkta numerācija (CRD Nr. 2008-07 I daļā sk. 21A.436. punktu), lai remontu apstiprināšanas procesu skaidri nodalītu no standarta remontiem, kuriem šāds process nav vajadzīgs. Teksts ir arī vienkāršots, izmantojot 1. pantā iekļauto *ELA1* un *ELA2* definīciju.

#### **21A.432B. Iespēju pierādīšana**

Prasības ir grozītas, lai saskaņā ar CRD Nr. 2008-07 I daļas galīgo tekstu sertifikācijas programmu ļautu pierādīt iespējas attiecībā uz *ELA1* gaisa kuģiem.

#### **21A.439. Rezerves daļu ražošana**

Sākumā prasības tika mainītas, lai iekļautu jauno L apakšiedaļu. Minētā apakšiedaļa tika atsaukta, tāpēc šis punkts netiek mainīts.

#### **21A.441. Remonta veikšana**

Sākumā prasības tika mainītas, lai iekļautu jauno L apakšiedaļu. Minētā apakšiedaļa tika atsaukta. Vārdkopa „apstiprināta apkopes organizācija” ir aizstāta ar atsauci uz M daļu un 145. daļu, lai novērstu M daļas un 145. daļas nevēlamus ierobežojumus.

### **P APAKŠIEDAĻA un Q APAKŠIEDAĻA**

Šo apakšiedaļu punktiem ierosinātās izmaiņas tika anulētas, atsaucot L apakšiedaļu.

### **B IEDAĻA**

Šo apakšiedaļu punktiem ierosinātās izmaiņas tika anulētas, atsaucot L apakšiedaļu.

21. Ir veiktas izmaiņas Regulas (EK) Nr. 1056/2008 M.A.501. punkta a) apakšpunktam, kā arī ierosinātas izmaiņas Komisijas Regulai (EK) Nr. **2042/2003**, lai nodrošinātu konsekvensi ar Regulu Nr. 1702/2003. Šajās izmaiņās ņemta vērā *ELA1* jaunā definīcija, 21A.307. punkta b) apakšpunktā noteiktā jaunā daļu kategorija, kā arī ieviestās standarta izmaiņas un standarta remontu.

2. panta k) punkts ir grozīts, lai *ELA1* definīcija atbilstu šajā atzinumā ierosinātajai jaunajai definīcijai, kura jāiekļauj Regulā Nr. 1702/2003. Šīs izmaiņas pilnībā ļaus īstenot 21. daļas sniegtās iespējas.

## 22. M daļa

### **M.A.302 Gaisa kuģu tehniskās apkopes programma**

Ir grozīts d) apakšpunkts, lai nodrošinātu, ka tehniskās apkopes programmā tiek ievērotas lidojumderīguma uzturēšanas instrukcijas, kas sniegtas standarta izmaiņu un remontu sertifikācijas specifikācijās.

### **M.A.304 Dati par izmaiņām un remontiem**

Šis punkts ir grozīts, lai iekļautu sertifikācijas specifikācijas, kuras Aģentūra izdos attiecībā uz standarta izmaiņām un standarta remontiem.

### **M.A. 502 Sastāvdaļu tehniskā apkope**

Šis punkts ir grozīts, lai noteiktu 21A.307. punkta b) apakšpunktā minēto sastāvdaļu tehniskās apkopes nosacījumus un norādītu, ka šīm sastāvdaļām pēc tehniskās apkopes veikšanas nevar izdot *EASA* 1. veidlapu.

### **M.A. 613 Gaisa kuģa sastāvdaļas izmantošanas sertifikāts**

Šis punkts ir grozīts, lai norādītu, ka 21A.307. punkta b) apakšpunktā minētajām sastāvdaļām pēc tehniskās apkopes veikšanas nevar izdot *EASA* 1. veidlapu.



**M.A.614 Tehniskās apkopes datu uzskaitē**

b) apakšpunkts ir grozīts, lai tas atbilstu informācijai, ko izmanto standarta izmaiņām un standarta remontiem, kuriem netiek veikts 21. daļā noteiktais apstiprināšanas process.

**M.A.710 Lidojumderīguma pārbaude**

a) apakšpunkta 6) ievilkuma teksts ir grozīts, lai to saskaņotu ar standarta izmaiņu un standarta remontu koncepciju.

**M.A. 802 Gaisa kuģa sastāvdaļas izmantošanas sertifikāts**

Šis punkts ir grozīts, lai norādītu, ka 21A.307. punkta b) apakšpunktā minētajām sastāvdaļām pēc tehniskās apkopes veikšanas nevar izdot EASA 1. veidlapu.

**M.A.902 Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta derīgums**

b) apakšpunkta 5) ievilkuma teksts ir grozīts, lai to saskaņotu ar standarta izmaiņu un standarta remontu koncepciju.

23. 145. daļa

**145.A.42 Sastāvdaļu pieņemšana**

a) apakšpunkts ir grozīts, lai tajā ietvertu 21A.307. punkta c) apakšpunktā minētās sastāvdaļas, kā arī nosacījumus, saskaņā ar kuriem drīkst uzstādīt šīs sastāvdaļas.

**145.A.50 Tehniskās apkopes sertificēšana**

Šis punkts ir grozīts, lai precizētu, ka 21A.307. punkta b) apakšpunktā minētajām sastāvdaļām pēc tehniskās apkopes veikšanas nevar izdot EASA 1. veidlapu.

**145.A.55 Apkopes datu uzskaitē**

b) apakšpunkts ir grozīts, lai tas atbilstu informācijai, kuru izmanto standarta izmaiņām un standarta remontiem.

**145.A.65 Drošības un kvalitātes politika, tehniskās apkopes procedūras un kvalitātes nodrošināšanas sistēma**

b) apakšpunkta teksts ir grozīts, lai to saskaņotu ar standarta izmaiņu un standarta remontu koncepciju.

Ķelnē, 2011. gada 18. martā

P. GUDŪ [*P. GOUDOU*]  
izpilddirektors

## **PIELIKUMS. Atsauksmes par saņemto komentāru analīzi CRD Nr. 2008-07**

1. Kāda privātpersona iesniedza turpmāk izklāstītos komentārus.

- Tiek pausta nožēla, ka ar sākotnējo „konceptiju par labāku regulējumu” ir tikai uzlaboti spēkā esošo 21. daļas noteikumi. Priekšlikumi zināmā mērā jāvērtē atzinīgi, tomēr tie ievērojami neuzlabos situāciju vispārējas nozīmes aviācijas nozarē. Tiek norādīts, ka labāku regulējumu vispārējās nozīmes aviācijā varētu panākt, izmantojot mazāk birokrātisku nacionālo sistēmu, piemēram, „*deutsche Luftrecht*” [Vācijas Gaisa satiksmes tiesību akti], vai arī II pielikumā noteikto gaisa kuģu maksimālo pacelšanās svaru (MTOW) palielinot līdz 2000 kg.

*Atbilde.* Aģentūra CRD dokumentā norādīja, ka 21. daļā ierosinātās izmaiņas nenodrošina galīgo risinājumu. Tāpēc turpmāk tiks veikti pasākumi, lai apsvērtu, kuri Pamatregulas aspekti ir jāmaina. Šīs izmaiņas varētu izdarīt atsauksmēs norādītajās jomās. Lai veiktu izmaiņas Pamatregulas līmenī, būtu vajadzīgs ilgāks laiks.

- Pašreizējā koncepcija, kas paredz nodalītus projektēšanas, ražošanas, licencēšanas, tehnisko apkopju un lietošanas noteikumus, netiek uzskatīta par piemērotu vispārējas nozīmes aviācijai. Tā padara noteikumus neizprotamus un pārāk apjomīgus personām un organizācijām, kas darbojas vispārējas nozīmes aviācijas nozarē. Kāpēc nevar izstrādāt īpašus noteikumus vispārējas nozīmes aviācijai, ja ir iespējams ieviest jaunus tehniskos standartus attiecībā uz noteiktām svara kategorijām?

*Atbilde.* Spēkā esošās Pamatregulas grozījumi paredz, ka principus nevar mainīt. Tāpēc tiks saglabāti nodalīti projektēšanas un ražošanas noteikumi.

- Joprojām ir spēkā **maksas un atlīdzības**, kuras ir pārāk augstas vispārējas nozīmes aviācijas organizācijām. Tiek ierosināts izmantot finansējumu, kas iegūts, iekasējot nelielas nodevas no gaisa pārvadājumu biļetēm — tāpat, kā to dara ASV. Šāda stratēģija nodrošinātu finansējumu EASA sistēmai, un vienlaikus nebūtu ievērojami jāpaaugstina gaisa pārvadājumu biļešu cenas.

*Atbilde.* Aģentūra šo ierosinājumu nodos izskatīšanai Komisijā.

- **Projektēšanas iespēju pierādīšana.** „Sertifikācijas programmas” ieviešana tiek vērtēta pozitīvi, ja vien tā tiek saglabāta minimālā apjomā. Arī projektēšanas organizācijas apstiprinājuma alternatīvās procedūras (AP-DOA) sākotnēji salīdzinoši bija mazāk birokrātiskas, taču reizēm nelieliem projektiem tās tiek īstenotas nepiemērotā veidā. Tiek arī ierosināts organizāciju projekta apstiprinājuma vietā izveidot „projekta apstiprinājumu” (DOA) privātpersonām.

*Atbilde.* Aģentūra atzīst, ka vispārējas nozīmes aviācijas nozares organizācijām, iespējams, ir grūti realizēt spēkā esošās projektēšanas organizāciju prasības. Tādēļ CRD Nr. 2008-07 dokumentā Aģentūra ierosina izstrādāt DOA paredzētus attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kas atvieglinātu atbilstības pierādīšanu. Līdz ar to apstiprinātajai projektēšanas organizācijai būtu pieejamas visas prerogatīvas. Šajā posmā vēl nav izskatīts ierosinājums par „projektēšanas apstiprinājumu” privātpersonām, jo EASA pieeja skar organizāciju apstiprinājumus.

- **Daļas, kurām nav vajadzīga EASA 1. veidlapa.** Šis uzskatāms par veiksmīgu uzlabojumu.

Jautājums: kāpēc nepieciešams apstiprinājums, lai uzstādītu apstiprinātu aprīkojumu, ja tam ir pievienotas uzstādīšanas instrukcijas? Uzstādīšanas apstiprināšanas process un izmaksas neļauj ieviest tādu modernu aprīkojumu kā FLARM, kas varētu uzlabot drošību. Cik daudzi negadījumi mūsdienās notiek tehnisku iemeslu dēļ?

*Atbilde.* Aģentūra pateicas komentāra autoram par priekšlikumam izteikto atzinību. Aģentūra atbalsta to, ka vispārējas nozīmes aviācijas nozarē vajadzētu atvieglināt „standarta izmaiņu” uzstādīšanas procesu. Tādēļ šis princips ir ietverts priekšlikumā (sk. nākamo punktu). Aģentūra piekrit, ka vairums negadījumu vispārējas nozīmes aviācijā ir saistīti ar ekspluatācijas nepilnību radītiem iemesliem.

• **Standarta izmaiņas un remonts.** Principā šie uzlabojumi ir atbalstāmi. Tomēr šķiet, ka tie varētu veicināt birokrātisku risinājumu. FAA AC 43-13 ir pragmatisks dokuments, kurā netiek atbalstīta prasība pēc jaunām sertifikācijas specifikācijām.

*Atbilde.* Aģentūra ierosina ieviest jaunas sertifikācijas specifikācijas attiecībā uz standarta izmaiņām un remontiem, izmantojot informāciju no FAA AC 43-13. Tomēr sertifikācijas specifikāciju juridiskais statuss neatbilst FAA konsultatīvā apkārtraksta statusam, jo sertifikācijas specifikācijas neietver detalizētu informāciju par remontiem un izmaiņām, kas nav jāapstiprina. Šo sertifikācijas specifikāciju izstrādes un izdošanas process varētu šķist birokrātisks, taču tas ļauj Aģentūrai publicēt tās kompetencē apstiprinātos projektus, kurus var realizēt, neapstiprinot katru standarta remontu vai izmaiņu.

2. Britu Planierisma asociācija un Eiropas Planierisma savienība sniedza tādas pašas atsauksmes.

**Standarta izmaiņas un remonts.** Pat pēc grozījumiem attiecībā uz vieglajām sporta lidmašīnām, 21. daļā joprojām tiek saglabāta vienkāršota juridiska nostāja, kas paredz, ka JEBKĀDAS gaisa kuģiem veiktās izmaiņas, lai cik nelielas tās būtu, ietekmē tipa sertifikācijas pamatojumu, uz kuru balstīts gaisa kuģa lidojumderīgums. Sporta aprīkojumam tiek piemērots pilns process, tajā skaitā DOA, kas izmaksā dārgi un ir neatbilstošs, ņemot vērā tā absolūti minimālo ietekmi uz drošību. Pasākums, kas piedāvāts NPA dokumentā, ierosinot sertifikācijas specifikācijas par standarta remontiem un pārveidojumiem, tiek vērtēts ļoti atzinīgi, bet to varētu izskatīt līdztekus citiem pasākumiem. Piemēram, tādiem kā:

- o ELA iekļauto definīciju grozīšana, kas ļautu pēc īpašnieka, tehniskās apkopes veicēja, vietējās apvienības vai valsts aviācijas iestādes ieskatiem veikt noteiktus ierobežotas kategorijas pārveidojumus;
- o lielākas neatkarības piešķiršana 21. daļas ietvaros, galvenokārt izmantojot pamatnostādnes par attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai;
- o plašāku un atbilstīgāku norāžu sniegšana valsts aviācijas iestādēm, izmantojot 21. daļā iekļautos valdes lēmumus;
- o minimālisma pieeja jaunai DOA akreditācijai, lai izmaiņas ieviestu ekonomiskā un samērīgā veidā;
- o atzīšana, ka šis pasākums faktiski vairāk ir piemērots „lidojumderīguma uzturēšanai” saskaņā ar M daļu un atbilstoši strukturētas M daļas sniegtās priekšrocības šādos gadījumos varētu uzskatīt par pieņemamām;
- o esošo norāžu vienota iestrāde jaunajās sertifikācijas specifikācijās attiecībā uz standarta remontiem un izmaiņām.

Galvenās bažas joprojām rada tas, ka pat uz nelieliem pārveidojumiem attiecas viszemākā līmeņa izmaiņas. Pašlaik, pat mainot kāda instrumenta atrašanās vietu gaisa kuģa panelī, ir jāveic nelieli pārveidojumi. Ir jāapspiež, kāda līmeņa „pārskatītā uzstādīšana” pamato „nelielu” pārveidojumu statusu.

*Atbilde.* Aģentūra atzīst, ka pastāv ierobežojumi saistībā ar 21. daļā ierosinātajiem grozījumiem un jauno sertifikācijas specifikāciju ieviešanu attiecībā uz standarta izmaiņām un remontiem, jo

joprojām ir spēkā princips par visu izmaiņu apstiprināšanu. Taču to nosaka spēkā esošā Pamatregula. Lai izskatītu komentāra autora ieteiktās iespējas, ir ierosināta koncepcijas par „labāku regulējumu vispārējas nozīmes aviācijā” 2. fāze, kuru īsteno ar uzdevumu BR.010. Savukārt 21. daļai ierosinātie grozījumi un standarta izmaiņu un remontu ieviešana ir līdzeklis, kas varētu atvieglināt kopīgu un standartizētu ieviešanas procesu tādām izmaiņām, kurām nepieciešams apstiprinājums.

**Kompetences pierādīšana attiecībā uz apstiprinājumu (DOA, POA un DOA/POA).** Tā kā regulējums attiecībā uz projektēšanu, sākotnējo lidojumderīgumu, tā uzturēšanu, remontu un tehnisko apkopi ir nodalīts, ir radusies situācija, ka pastāv daudzi atšķirīgi apstiprinājumi, kuri būtu piemēroti lieliem gaisa kuģiem un lieliem uzņēmumiem, taču ir pilnīgi nepiemēroti sporta aviācijas un vispārējas nozīmes aviācijas nozares apvienībām, MVU un „mājamatniecībām”. NPA dokumentā ir ierosināti turpmāk minētie pasākumi, kuri neapmierina vienkāršas vajadzības, bet gan veicina darbību vairākos virzienos.

**Pielāgota sertifikācijas programma.** Šķiet, ka tā ļauj projektētājiem vispirms izstrādāt projektu un pēc tam, kad sasniegts atbilstošs progress un panākta uzticamība, iespējams saņemt apstiprinājumu. Šis elastīgums varētu tikai mainīt secību, kādā tiek iesniegti apstiprinājuma pieteikumi, neietekmējot vispārējo darba slodzi. Tiek pausta nožēla, ka nav saglabāta „alternatīva koncepcija” attiecībā uz tipa sertifikāta izmaiņām.

**Ražošanas iespēju pierādīšana** CRD dokumentā ir sniegta vispārīga informācija par „vienkāršotu” procesu, nenorādot uz konkrētiem vienkāršošanas aspektiem.

*Atbilde.* POA noteikumi nav vienkāršoti, taču Aģentūra izstrādās attiecīgus līdzekļus atbilstības panākšanai, lai atvieglotu atbilstības pierādīšanu attiecībā uz ELA1 un ELA2.

**Kopējs DOA/POA process.** Šis ir visdaudzsoļākais no visiem „iespēju pierādīšanas” pasākumiem. Tomēr pastāv risks, ka procesa laikā starp EASA un nekorporatīvām valsts aviācijas iestādēm viegli varētu zust šī pasākuma potenciāls. Kā „vienkāršotajā” procesā tiks pielāgotas valsts aviācijas iestāžu un EASA funkcijas?

Tiek norādīts, ka daudziem Eiropas planieru uzņēmumiem, kuriem iepriekš tika piešķirti pilnīgi valsts apstiprinājumi, pēc tam nav izdevies iegūt apstiprinājumu atbilstīgi 21. daļas noteikumiem, iespējams, 21. daļas sistēmas sarežģītības un augsto izmaksu dēļ. Vai viena vai vairākas no iepriekš minētajām iespējām varētu paātrināt apstiprinājumu saņemšanas procesu? Sporta aviācijas apvienības skatījumā Britu Planierisma asociācija un Eiropas Planierisma savienība uzskata, ka vispiemērotākā iespēja būtu kopējs DOA/POA process.

*Atbilde.* Sertifikācijas programmas vadlīnija ir dot iespēju saņemt tipa sertifikātu ELA1 gaisa kuģiem, neveicot DOA vai AP-DOA procesu. Tiek atzīts, ka tas tikai vienkāršos sākotnējo tipa sertifikāciju, bet neradīs priekšrocības attiecībā uz DOA, kas atvieglinātu turpmāka atbalsta sniegšanu tipa sertifikācijai. Tādēļ ir izstrādāti vienkāršoti attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai, lai iegūtu DOA.

*Piezīme.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**Daļas, kurām nav vajadzīga 1. veidlapa.** CRD dokumentā ietvertais priekšlikums samazināt to daļu klāstu, kurām nav vajadzīga EASA 1. veidlapa, nav pietiekami pamatota. Prasība izstrādāt regulējumu, kas būtu līdzīgs komerciālās aviācijas regulējumam, ir nelogiska un nepamatota.

Piemērotu gaisa kuģu korpusa rezerves daļu un vietējo atbalsta konstrukciju izgatavošanu no atbilstīgi iegūtiem izejmateriāliem vairāk nekā pietiekami kontrolē M daļā minētie kvalificētie gaisa

kuģu apkalpotāji un kompetento iestāžu atbildīgās amatpersonas. Noteikumi par to, ka darba lapās un tehniskās apkopes žurnālos jāveic uzskaitē par tirdzniecībai piemērota aprīkojuma izcelsmi un nebūtisku gaisa kuģa korpusa detaļu izgatavošanu, ievērojot ražotāja ieteikumus, jau ir norādīti M daļā, un tie pilnībā atbilst šīs nozares drošības vajadzībām vai retos gadījumos — prasībām, kas jāizpilda, uzsākot gaisa kuģa lietošanu komerciālām vajadzībām.

Samērīgu noteikumu izstrāde sporta/ vispārējas nozīmes aviācijai ir pilnīgi atkarīga no šo norāžu detalizētas īstenošanas un brīvību piemērošanas jomas.

*Atbilde.* Priekšlikums par daļām, kurām nav vajadzīga EASA 1. veidlapa, ietver ne tikai vien tehniskajai apkopei ražotas daļas, bet arī pārējās daļas, izņemot ierobežota darbmūža daļas un ierīces, pamatkonstrukcijas daļas un lidojuma vadības ierīču daļas. Darbības joma šādi tika ierobežota tāpēc, lai kontrolētu drošības riskus un līdz ar to ļautu daļas izmantot komerciālām vajadzībām.

**Kvalificētas iestādes (QE).** Iespēja kvalificēto iestāžu funkcijas uzticēt MVU un sporta aviācijas apvienībām ir svarīgs uzlabojums, kas varētu mazināt administratīvās izmaksas, un tas tiek vērtēts atzinīgi. Tomēr tiek izteiktas bažas, ka regulatīvo aspektu sarežģītība un iespējama saistību trūkums valdes līmenī varētu liegt pilnībā izmantot kvalificēto iestāžu sniegtās priekšrocības, kuras būtu ļoti noderīgas gan visai sporta/ vispārējas nozīmes aviācijas kustībai, gan konkrēti pieteikuma iesniedzējiem. Kvalificētajām iestādēm jābūt iespējai maksimāli brīvi izvēlēties funkcijas, kā arī jāsadarbojas tikai ar vienu partneri no pārvaldes institūcijām. Kvalificēto iestāžu darbības komerciālā pastāvēšana ir rūpīgi jāapsver.

*Atbilde.* Aģentūra atzīst, ka pastāv neskaidrības saistībā ar kvalificēto iestāžu procesu, tāpēc tā ierosina vienkāršot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kuri tiks piemēroti spēkā esošajai DOA regulatīvajai struktūrai.

Turpmākajās iestādes noteiktajās prasībās AR GEN.205 (sk. NPA Nr. 2008-22(b) un NPA Nr. 2009-02(d) CRD dokumentu, kas publicēts 2010. gada 4. oktobrī) tiks definēts, kā kompetentās iestādes var izmantot QE. Šīs prasības tiks piemērotas POA, kad AR daļā tiks transponēti 21. daļas piemērojamie noteikumi. Atzinumu par šo jautājumu plānots izdot 2013. gadā (sk. noteikumu izstrādes uzdevumu MDM.060).

### 3. Nīderlandes Civilās aviācijas administrācija (CAA NL)

(6. lpp., 1. punkts). Tiek jautāts, vai priekšlikumu izmantot ekspluatācijas noteikumus, lai noteiktu gaisa kuģiem tādus ierobežojumus, kādi paredzēti tipa sertifikācijas datu lapā (TCDS), ir iespējams realizēt, būtiski neaizkavējot grozījumu izdarīšanu TCDS par iegūtajām tiesībām uz gaisa kuģiem, kuri sertificēti pirms EASA izveides. Daudzās TCDS netiks īpaši norādīti lidojumderīguma normās ietvertie piemērojamības ierobežojumi.

*Atbilde.* Šķiet, ka CRD dokumentā ir neprecīzi norādīts nolūks. Tā kā bija paredzams, ka dzinēja un propellera tipa sertifikāta izdošana radīs pārmērīgus ierobežojumus, grupa kā risinājumu ierosināja izmantot ierobežota tipa sertifikātus. Tajā pašā laikā tika izteiktas bažas, ka ierobežota tipa sertifikāti varētu sašaurināt to izmantošanu tikai nekomerciāliem mērķiem. Ekspluatācijas noteikumu projektā paredzēts, ka gaisa kuģiem ir vajadzīgs lidojumderīguma sertifikāts (CofA) vai ierobežots lidojumderīguma sertifikāts, un tajā nav noteikti nekādi vispārīgi ekspluatācijas ierobežojumi, izņemot tos, kas iekļauti gaisa kuģa datu lapā. Tāpēc ierobežota tipa sertifikāta izmantošana neradīs nekādas sekas. Nav paredzēts ar atpakajejošu spēku grozīt spēkā esošās tipa sertifikācijas datu lapas.

CS-VLA. Tiek ierosināts grozīt CS-VLA kategorijai noteikto svāra ierobežojumu līdz 900 kg, lai nodrošinātu konsekvenci ar CS-22.

*Atbilde.* Šis komentārs tiks izskatīts īpašajā noteikumu izstrādes uzdevumā VLA.008.

(11. lpp.). Netiek atbalstīts tas, ka ir pieļaujams saīsināts un vienkāršots sertifikācijas process attiecībā uz rezerves daļām, ko izgatavojuši „amatieri” un kas paredzētas komercpārvadājumos izmantotiem gaisa kuģiem.

*Atbilde.* *Aģentūra uzskata, ka līdz ar to joprojām tiek saglabāts pietiekams drošības līmenis, jo šīs daļas neietilpst pamatkonstrukcijā vai lidojuma vadības ierīcēs, kā arī tās nav ierobežota darbmūža daļas.*

(14. lpp., augšējā rindkopa). Nav skaidrs, vai EASA varētu darboties kā „projekta valsts pārstāvis” ASV projektētiem gaisa kuģiem, ja netiek veikta tipa sertifikāta un projektēšanas pienākumu oficiāla nodošana saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) noteikumiem.

*Atbilde.* *Aģentūrai ir sīkāk jāizpēta jautājums par „projekta valsti”, jo Amerikas Savienotajās Valstīs LSA kategorija attiecas uz gaisa kuģiem ar svaru, kas nepārsniedz 600/650 kg, tāpēc ierobežota tipa sertifikāti neatbilst ICAO noteikumiem, jo to 8. pielikuma 5. daļā noteiktais minimālais ierobežojums ir 750 kg un 8. pielikumā ir ietverti nosacījumi tikai par tipa sertifikātiem.*

Nīderlandes Civilās aviācijas administrācija ir izteikusi turpmāk norādītās piezīmes par 21. daļas galīgo tekstu.

**21A.98. Standarta izmaiņas.** Saskaņā ar a) apakšpunkta pašreizējo formulējumu uz planieriem un planieriem ar dzinējiem, kuru *MTOM* > 2000 kg, neattiecas nosacījumi par standarta izmaiņām, taču tie attiecas uz *CS-23* kategorijas lidmašīnām ar *MTOM* < 5700 kg. Būtu loģiski nepiemērot iespēju izmantot standarta izmaiņas visiem planieriem un planieriem ar dzinējiem, kuru *MTOM* nepārsniedz 5,7 tonnas.

Ierosinātais teksts:

„Piemērojamība. Šī punkta nosacījumi ir piemērojami tikai lidmašīnām, kuru maksimālā pacelšanās masa (*MTOM*) ir mazāka par 5700 kg, rotorplāniem, kuru *MTOM* ir mazāka par 3175 kg, planieriem un planieriem ar dzinēju, kuru *MTOM* ir mazāka par 5700 kg, kā arī 21A.14. punkta b) vai 21A.14. punkta c) apakšpunktā definētajiem gaisa baloniem un dirižabļiem.”

*Atbilde.* *Aģentūra neparedz standarta izmaiņu piemērošanu tādiem planieriem un planieriem ar dzinējiem, kuri ievērojami atšķiras no pašreizējā planieru projekta.*

**21A.307. Daļu un ierīču izlaišana uzstādīšanai.** Ierosinātie grozījumi par to daļu klāstu, kurām nav vajadzīga EASA 1. veidlapa, nav atspoguļoti 21A.307. punkta b) un c) apakšpunkta galīgajā tekstā.

*Atbilde.* *Aģentūra tam piekrīt. c) apakšpunkts kļūdaini tika saglabāts un tiks svītrots.*

**21A.353. Atbilstība.** b) apakšpunkta 5. ievilkums un b) apakšpunkta 6. ievilkums ir neskaidri formulēti.

Ierosinātais teksts: „b) Lai saņemtu kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu, pieteikuma iesniedzējam jāatbilst šādiem kritērijiem vai jāiesniedz šādi pieteikumi. 5. definētajā darbības jomā apstiprinājums, uz ko attiecas šī apakšdaļa, ir piemērots, lai pierādītu atbilstību atsevišķam projektam.” Svītrot 6. daļu.

*Atbilde.* *Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšdaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšdaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.*

**21A.359. Projekta nodrošināšanas sistēma.**

„(a) *The design assurance system should be a **documented** system.*” [a] Projekta nodrošināšanas sistēmai jābūt **dokumentētai**.] Pirmajā teikumā pirms vārdiem „projekta nodrošināšanas sistēmai” jāievieto vārds „dokumentētai”.

„(a) 2. *The responsibilities that are to be discharged should be in accordance with this **Part**, as also those as design holder are to be met, 21A.3 etc.*” [a] 2. Veicamajiem pienākumiem, kā arī projekta turētāja pienākumiem, jāatbilst šīs **daļas** noteikumiem, piemēram, 21A.3. punkta noteikumiem.]. Vārds „apakšiedaļas” jāaizstāj ar vārdu „daļas”.

b) apakšpunktā jāiekļauj tāds teksts par atbilstības apliecinājuma izdošanu aģentūrai, kāds formulēts 21A.239. punkta b) apakšpunktā. Šis apliecinājums tiek prasīts 21A.381. punkta b) apakšpunktā un 21A.385. punkta d) apakšpunktā.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.361. Ražošanas kvalitātes sistēma.**

„(a) *The quality system should be a documented system.*” [a] Kvalitātes sistēmai jābūt dokumentētai.]. Pirmajā teikumā pirms vārdiem „kvalitātes sistēmai” jāievieto vārds „dokumentētai”.

b) apakšpunkta ix) iedaļu var svītrot, jo apstiprinātā organizācija ir pieteikuma iesniedzējs vai projekta turētājs.

b) apakšpunkta pēdējā teikumā ir minētas tikai ierobežota darbmūža daļas, savukārt 21A.307. punktā ir ietverti īpaši noteikumi arī par pamatkonstrukcijas vai lidojuma vadības ierīču daļām, kuras parasti tiek definētas kā ļoti svarīgas daļas.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.363. Pašraksturojums.**

Visos punktos konsekvences un skaidrības labad ietvert atsauces uz 21A.365. punkta atbilstošajiem apakšpunktiem, kā tas tiek veikts 21A.143. punktā.

„(a) 11. *A description of the organisational review and **'quality'** system and associated procedures.*” [a] 11. Organizācijas pārskata, „**kvalitātes nodrošināšanas**” sistēmas un saistīto procedūru aprakstu.]. Ievietot vārdus „kvalitātes nodrošināšanas”. Kā minēts dokumenta 8. lpp. 4. rindkopā, ierosinātie ražošanas apstiprinājuma atvieglojumi netika saglabāti, un arī 21A.361. punktā ir jāiekļauj norāde par kvalitātes sistēmu.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.365. Apstiprināšanas prasības.**

c) apakšpunkta 2. ievilkumā vārdu „apakšiedaļa” aizstāt ar vārdu „daļa” atbilstošajā locījumā, jo organizācijai jāatbilst visām 21. daļā noteiktajām prasībām.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.367. Izmaiņas apstiprinātajā organizācijā.**

„(a) After the issue of the organisation approval, each change to the organisation, particularly changes to the design assurance or organisational review **and Quality** systems.” [a) Pēc organizācijas apstiprināšanas katru izmaiņu organizācijā (..), jo īpaši izmaiņas projekta nodrošināšanas vai organizācijas pārskatā **un kvalitātes nodrošināšanas** sistēmā (..) Ievietot vārdus „un kvalitātes nodrošināšanas”; iemeslu sk. 21A.363. punkta b) apakšpunkta 11. ievilkumā.

Ievietot 21A.147. punkta b) apakšpunkta tekstu, jo kompetentā iestāde vai Aģentūra varētu izmantot šo iespēju, organizācijā veicot izmaiņas.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.381. Projektēšanas prerogatīvas.**

c) apakšpunkta 4. un 5. daļa ir neskaidri formulēta.

c) apakšpunkta 6. ievilkums ir pretrunā 21A.710. punkta a) apakšpunktam. Teksts ir jāgroza, lai tas atbilstu 21A.263. punkta c) apakšpunkta 6. un 7. ievilkumam.

d) apakšpunktu var svītrot, jo attiecīgos aspektus regulē 21A.47. punkts.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

**21A.383. Ražošanas prerogatīvas.** c) apakšpunktā, tāpat kā 21A.163. punkta c) apakšpunktā iekļautā atsauce uz 21A.307. punktu ir jāsvītrot

e) apakšpunktā ir jāietver arī prerogatīvas izdot lidošanas atļaujas. Teksts jāgroza atbilstīgi 21A.163. punkta e) apakšpunktam. Atbilstīgi ir jāmaina arī 21A.711. punkts, tajā iekļaujot atsauci uz šo apakšpunktu.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) daļas noteikumus.

**21A.385. Turētāja pienākumi.** j) apakšpunkta 1. ievilkums. Lūdzu mainīt apakšpunkta sākumu šādi: „The system under (i) should include all cases where ..... As the organization is both the



*design holder and the production organization this is an internal issue.*" [Sistēmā, kas noteikta i) apakšpunktā, ir jāiekļauj visi gadījumi, kad (..). Tā kā organizācija ir gan projekta turētājs, gan ražošanas organizācija, tas ir iekšējs jautājums.]

j) apakšpunkta 2. ievilkumu, sākot ar frāzi „Where the holder of the combined (..)” [Kad apvienotā (..) turētājs (..)], norāda uz neiespējamu situāciju, jo šis apstiprinājums attiecas tikai uz organizācijām, kuras ir projekta apstiprinājuma turētājas vai ir pieteikušās tam.

Lūdzu svītrot šo tekstu.

Lūdzu svītrot k) apakšpunktu, jo šāda situācija nav iespējama.

n) apakšpunktā atsauce uz 21A.383. punkta f) apakšpunktu nav pareiza, jo f) apakšpunkta nav.

Lūdzu ievietot o) apakšpunktā pašreizējo 21A.165. punkta k) apakšpunkta tekstu. Tas jā dara pirms lidošanas atļauju izdošanas.

*Atbilde.* Pamatojoties uz atsauksmēm par CRD dokumentu un tām, kas saņemtas šā atzinuma iekšējās apspriešanas procesā, Aģentūra secināja, ka ir jāatsauc jaunā L apakšiedaļa par kopēju projektēšanas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu. Tika secināts, ka jaunā L apakšiedaļa nesniegtu nekādu labumu, turklāt Aģentūra jau tāpat var izdot šādus apstiprinājumus, piemērojot Pamatregulas 20. panta 2. punkta b) apakšpunkta ii) iedaļas noteikumus.

#### **21A.436. Standarta remonts.**

Sk. piezīmi par 21A.98. punktu.

*Atbilde.* Aģentūra tam nepiekrīt. Sk. atbildi par 21A.98. punktu.

#### **21A.711. punkta b) un c) apakšpunkts.**

Jāiekļauj atsauce uz 21A.381. punktu un 21A.385. punktu.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

#### **4. Francijas Civilās aviācijas ģenerāldirektorāts (DGAC)**

Jau kopš paša sākuma Francijas DGAC ir izrādījis spēcīgu atbalstu ELA projektam. Francijas DGAC ļoti atzinīgi vērtē CRD Nr. 2008-07 I daļu un atbalsta EASA priekšlikumus.

Visa vispārējās nozīmes aviācijas kopiena gaida ELA procesa ieviešanu. Tā kā dažas ELA programmas jau ir uzsāktas, pēc iespējas drīzāk ir nepieciešami noteikumi, sertificēšanas procedūra un attiecīgie līdzekļi atbilstības panākšanai, lai šīs programmas varētu realizēt un standartizēt visā Eiropā.

*Atbilde.* Aģentūra pateicas Francijas DGAC par pausto atbalstu. MDM.032 un BR.010 uzdevuma turpmāko pasākumu organizēšanai tiks izmantots Francijas DGAC sniegtais saraksts ar veicamajām darbībām.

5. lpp. ir rakstīts, ka tipa sertifikāta turētājam ir jāpiesakās uz ELA procesu. Francijas DGAC izprot koncepciju par jaunajiem ražojumiem, tomēr ir jā saglabā iespēja, kas ļautu gaisa kuģu īpašniekiem izmantot ELA noteikumus attiecībā uz lietotiem ražojumiem.

*Atbilde.* Šis novērojums ir pareizs, un 21. daļai ierosinātais formulējums neparedzēs to, ka noteikumi ir piemērojami tikai jauniem gaisa kuģiem vai tipa sertifikāta turētājiem.

Tehniskie nosacījumi dzinējiem un propelleriem.

5. lpp., a) apakšpunkta 2. ievilkumā šie nosacījumi ir pieminēti, taču to nav. Lai varētu īstenot standartizāciju, EASA ir jāpublicē šie nosacījumi.

*Atbilde. Aģentūra tam piekrīt. 2. fāzes uzdevuma ietvaros būs jānosaka un jāpublicē šīs tehniskās prasības. Pašlaik atbilstošajās lidojumderīguma normās ir ietvertas prasības tikai planieriem un ļoti viegliem gaisa kuģiem. (Prasības noteiktas CS-22 H un J apakšiedaļā un CS-VLA iekļautajā atsaucē uz šīm apakšiedaļām.).*

CS-VLA/CS-22 saskaņošana.

6. lpp un 7. lpp. b) apakšpunkta 2. ievilkumā (2. un 4. aizzīmē) ir ietverti atšķirīgi maksimālā svara ierobežojumi CS-VLA un CS-22 kategorijai. Tie ir jāsaskaņo, nosakot vērtību 900 kg.

*Atbilde. Šis komentārs tiks izskatīts īpašajā noteikumu izstrādes uzdevumā.*

5. Eiropas Vieglo eksperimentālo un antīko gaisa kuģu federācija (EFLEVA)

EFLEVA uzskata, ka ir grūti komentēt CRD dokumenta I daļu, ja nav pieejami detalizēti komentāri.

EFLEVA atbalsta 2. fāzi, uzdevumu BR.010, taču norāda, ka tā tiek īstenota ļoti vēlu.

Tiek pausts atbalsts arī tam, ka konkrētu ELA gaisa kuģu dzinējiem un propelleriem nav vajadzīgs tipa sertifikāts.

EFLEVA piekrīt priekšlikumam par ELA1 kategorijas maksimālā svara ierobežojuma palielināšanu līdz 1200 kg un pauž atzinību par to.

EFLEVA atbalsta jauno sertifikācijas specifikāciju ieviešanu un pašreizējo sertifikācijas specifikāciju pārskatīšanu. Tomēr tiek uzsvērts, ka nozarei nepieciešams, lai šīs sertifikācijas specifikācijas tiktu izdotas ātrāk.

EFLEVA pauž atzinību par Aģentūras ierosinājumu atļaut izmantot vienkāršotus līdzekļus, lai pierādītu atbilstību 21. daļas J apakšiedaļas noteikumiem, jo tad Aģentūrai mazāk būs jāiesaistās izmaiņu un remontu apstiprināšanā. Tas palīdzētu pazemināt izmaksas.

EFLEVA piekrīt kopējai DOA/POA sertifikācijas koncepcijai, ja tā samazinās nelielu projektēšanas/ražošanas uzņēmumu izmaksas.

EFLEVA atbalsta koncepciju par konkrētu sertifikācijas uzdevumu uzticēšanu kvalificētām iestādēm. Tomēr tiek paustas bažas, ka nav pietiekami izsludināt uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus ar paziņojumu EASA tīmekļa vietnē un ir vajadzīgi papildu līdzekļi potenciālo pieteikuma iesniedzēju informēšanai.

EFLEVA atbalsta Aģentūras nodomu saskaņot regulējumu ar ASV spēkā esošo regulējumu par vieglo sporta lidmašīnu sākotnējā lidojumderīguma prasībām. Tomēr CRD dokumentā iekļautie priekšlikumi parāda, ka ES lidmašīnu eksportēšana uz ASV ir salīdzinoši vienkārša, savukārt, eksportējot lidmašīnas no ASV uz ES, būs jāizpilda papildu sertifikācijas prasības. Tas palielinās izmaksas ASV ražotājiem un radīs nevajadzīgus šķēršļus ASV ražotu lidmašīnu tirdzniecībai Eiropas Savienībā.

EFLEVA izsaka atzinību par priekšlikumu ieviest jaunas, uz (AC)43-13 balstītas sertifikācijas specifikācijas attiecībā uz standarta izmaiņām un remontiem. EFLEVA atkārtoti mudina Aģentūru ātri ieviest šīs sertifikācijas specifikācijas, jo tas palīdzētu mazināt/novērst izmaiņu un remontu apstiprināšanas izmaksas.

*Atbilde. Aģentūra pateicas komentāra autoram par pausto atbalstu un ir ierosinājusi dažādus turpmāk veicamos uzdevumus (piemēram, MDM.032. d) un BR.010) saskaņā ar publicēto noteikumu izstrādes plānu. Aģentūra izpētīs, kā iespējams paātrināt šo uzdevumu izpildi.*

## 6. Eiropas planieru ražotāji

Eiropas planieru ražotāji pauž neapmierinātību ar to, ka pašlaik ierosinātās izmaiņas, kas izriet no MDM.032 uzdevuma, ir notikušas pārāk ilgi un vispārējas nozīmes aviācijai nav devušas tik ļoti nepieciešamo galīgo rezultātu.

Atkārtoti tiek izteikts viedoklis, ka ir jārikojas saistībā ar vispārējās nozīmes aviācijas maksu un atlīdzības regulu, jo tās noteikumi ir ļoti neizdevīgi vispārējās nozīmes aviācijas uzņēmējdarbībai.

**Projektēšanas iespēju pierādīšana.** Šis priekšlikums neparedz nekādas izmaiņas attiecībā uz pašreizējām iespējām, sertifikācijas programmu, DOA alternatīvajām procedūrām (AP-DOA) un pilnu DOA procesu, tāpēc nesniedz nekādus atvieglinājumus nozarei. Pilns DOA process joprojām tiek uzskatīts par nereālu, tāpēc ir ierosināts AP-DOA procesu stimulēt. Tas mudinātu veikt AP-DOA procesu un pēc tam, iespējams, attīstīt to līdz pilnam DOA procesam.

*Atbilde.* *Aģentūra atzīst, ka vispārējas nozīmes aviācijas nozares organizācijām, iespējams, ir grūti realizēt spēkā esošās projektēšanas organizāciju prasības. Tādēļ CRD Nr. 2008-07 dokumentā Aģentūra ierosina izstrādāt DOA paredzētus attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kas atvieglinātu atbilstības pierādīšanu. Līdz ar to apstiprinātajai projektēšanas organizācijai būtu pieejamas visas prerogātas.*

**Standarta izmaiņas un remonts.** Standarta izmaiņu un remontu ieviešana tiek atbalstīta, taču pilnībā nav saprotams, kāpēc vajadzīgas jaunas sertifikācijas specifikācijas. Standarta izmaiņu un remontu ieviešana ir jāveic pēc iespējas drīzāk, un tas jādara pragmatiski. Eiropas planieru ražotāji piedāvā palīdzību šī uzdevuma veikšanā.

*Atbilde.* *Aģentūra ierosina ieviest jaunas sertifikācijas specifikācijas attiecībā uz standarta izmaiņām un remontiem, izmantojot informāciju no FAA AC 43-13. Tomēr sertifikācijas specifikāciju juridiskais statuss neatbilst FAA konsultatīvā apkārtraksta statusam, jo sertifikācijas specifikācijas neietvers detalizētu informāciju par remontiem un izmaiņām, kas nav jāapstiprina. Šo sertifikācijas specifikāciju izstrādes un izdošanas process varētu šķist birokrātisks, taču tas ļauj Aģentūrai publicēt tās kompetencē apstiprinātos projektus, kurus var realizēt, neapstiprinot katru standarta remontu vai izmaiņu. Tiek uzskatīts, ka tas atvieglinās projekta realizāciju.*

**CS-LSA izmaiņas.** Tiek atbalstīta īpašas uz LSA gaisa kuģu ASTM standartiem balstītas sertifikācijas specifikāciju ieviešana. Jaunajām normām jābūt nepārprotamām attiecībā uz minētajiem gaisa kuģiem, un tām nevajadzētu radīt neskaidrības saistībā ar citu spēkā esošo lidojumderīguma normu, piemēram, CS-VLA vai CS-22, piemērošanu.

*Atbilde.* *CS-LSA norma attiecas tikai uz lidmašīnām un tāpēc nav piemērojama planieriem. LSA kategorijas lidmašīnas būtībā ir lidmašīnas ar dzinējiem, kurām, iespējams, ir labas planēšanas spējas, taču tās nav projektētas šim mērķim.*

**Kvalificētas iestādes.** Planieru ražotāju neapmierinātības galvenais un svarīgākais iemesls ir tas, ka EASA un akreditētās valsts aviācijas iestādēs trūkst darbinieku ar labām zināšanām par mazo aviāciju.

Ļoti bieži šīs kopienas ražotāju problēmas izraisa nevis nepareizs regulējums, bet gan tā kļūdaina piemērošana. Pastāv uzskats, ka kvalificētās iestādes varētu novērst situāciju, kad mazajai aviācijai netiek pievērsta īpaša uzmanība un trūkst zināšanu par to. Kvalificētajai iestādei būtu jāizpilda šādas prasības:

- jābūt ar darbības pieredzi mazās aviācijas nozarē un/vai ar pamata zināšanām par šo nozari;
- nepieciešamības gadījumā jālieto pieteikuma iesniedzēja dzimtā valoda;
- jānovērš tendence izmantot arvien vairāk birokrātisku un administratīvu paņēmieni;

- jācīnās pret uzdevumu un apstiprinājumu nodalīšanu;
- ļoti vēlams, lai šī iestāde varētu pārraudzīt visus viena uzņēmuma ražojumus un organizācijas;
- ja iespējams, pieteikuma iesniedzējam jāsniedz tiesības izvēlēties, kur pildīt savus uzdevumus;
- visbeidzot, tomēr ne mazāk svarīgi — šīs iestādes pakalpojumiem jābūt pieejamiem, ņemot vērā ražojumu standarta cenas.

*Atbilde.* Aģentūra atzīst, ka pastāv neskaidrības saistībā ar kvalificēto iestāžu procesu, tāpēc kā ātru risinājumu ierosina vienkāršot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kuri tiks piemēroti spēkā esošajai DOA regulatīvajai struktūrai. Iepriekš minētās prasības ir līdzīgas NPA dokumentā sniegtajam pamatojumam, un tajās ir uzsvērti potenciālie ieguvumi, ko varētu sniegt kvalificētas iestādes.

**Daļas, kurām nevajag 1. veidlapu.** Ražotāji vēlētos, lai šī koncepcija būtu elastīgāka, taču tas lielā mērā ir atkarīgs no attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, kuri nosaka, kā jāpierāda atbilstība apstiprinātajiem datiem. Eiropas planieru ražotāji piedāvā palīdzību, lai izstrādātu attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai.

*Atbilde.* Aģentūra pateicas par piedāvāto palīdzību.

**Planieris nav lidmašīna.** Kā uzskata planieru ražotāji, atzinumā ir jāiekļauj paskaidrojums, ka planieris nav lidmašīna un līdz ar to tas nav „sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis”, nevis jāmaina Pamatregulā iekļautā definīcija.

*Atbilde.* Aģentūra izprot, ka ir iespējama šāda interpretācija attiecībā uz planieriem ar reaktīvo dzinēju, un apsvērs, kā precizēt 21. daļas tekstu, izmantojot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai (sk. MDM.032. d) uzdevumu).

**Gaisa kuģa tipa sertifikāts bez dzinēja un/vai propellera tipa sertifikāta.** Tiek atbalstīta iespēja izmantot ierobežotus tipa sertifikātus, tomēr planieriem ar nesertificētiem dzinējiem un propelleriem vajadzētu būt iespējai iegūt pilnus tipa sertifikātus. Tas veicinātu efektīvāku un klusāku vilces sistēmu attīstību.

*Atbilde.* Šis jautājums tiks izskatīts BR.010 uzdevuma ietvaros.

#### 7. Federālā aviācijas administrācija (FAA)

FAA ir izskatījusi CRD dokumentu un nav sniegusi nekādus komentārus.

*Atbilde.* Pieņemts zināšanai.

#### 8. Fédération Française de Vol à Voile [Francijas Paraplānu federācija] (FFVV)

**Daļas, kurām nav vajadzīga 1. veidlapa.** Šo iespēju, kas attiecināma uz ELA1 kategorijas gaisa kuģiem, vajadzētu piemērot arī planieriem, kuri pieder klubiem, ne tikai privātpersonām.

*Atbilde.* Attiecīgajos līdzekļos atbilstības panākšanai var ietvert M daļai līdzīgu interpretāciju.

**Kvalificētas iestādes.** Kad tas būs iespējams, FFVV vēlas kļūt par kvalificētu iestādi ar īpašu darbības jomu, kurā ietilpst ietverti planieri. FFVV ir konkrēti jautājumi un idejas attiecībā uz QE procesa īstenošanu, lai veicinātu drošību un mazinātu birokrātiju.

*Atbilde.* Aģentūra atzīst, ka pastāv neskaidrības saistībā ar kvalificēto iestāžu procesu, tāpēc kā ātru risinājumu ierosina vienkāršot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kuri tiks piemēroti spēkā esošajai DOA regulatīvajai struktūrai.

#### 9) Šveices Federālais civilās aviācijas birojs (FOCA)

**Kvalificētas iestādes.** Ir nepieciešamas vispusīgas un nepārprotamas norādes par zināšanām un prasmēm, kas nepieciešamas, lai veiktu sertificēšanas uzdevumus. Kvalifikācija un pienākumi, kas nepieciešami, lai veiktu „atbilstības apstiprināšanas funkciju” (kas ir līdzvērtīgai *CVE* funkcijai), ir jāietver norādēs par attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai un par vispārējas nozīmes aviāciju.

*Atbilde.* *Aģentūra atzīst, ka pastāv neskaidrības saistībā ar kvalificēto iestāžu procesu, tāpēc kā ātru risinājumu ierosina vienkāršot attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, kuri tiks piemēroti spēkā esošajai DOA regulatīvajai struktūrai.*

**CS-LSA izmaiņas.** Precīzs CS-LSA saturs nav zināms, tomēr FOCA ietverti detalizēti komentāri par NPA dokumentā minētajiem ASTM standartiem, kuri šajā atsauksmju dokumentā ir aprakstīti sīkāk.

*Atbilde.* *CS-LSA normas ir balstītas uz piemērojamo ASTM standartu, kas papildināts ar prasībām un attiecīgajiem līdzekļiem atbilstības panākšanai, lai atvieglinātu tās pierādīšanu. CS-LSA ietilpst CRD Nr. 2008-07 II daļā.*

FOCA ir sniegusi turpmāk izklāstītās piezīmes par 21. daļas galīgo tekstu.

#### **21A.14. punkts.**

a) 21. daļas 21A.14. punkta b) apakšpunkta pašreizējais teksts ir šāds: „(..)fiksēta vai regulējama soļa propellers”.

CRD dokumentā svītrotais teksts ir „(..)fiksēta vai maināma soļa propellers”.

CRD dokumentā iekļautais jaunais teksts ir „(..)fiksēta vai maināma soļa propellers”.

CRD dokumentā iekļautajam tekstam jāatbilst 21. daļas pašreizējam tekstam.

*Atbilde.* *Aģentūra tam piekrīt. 21. daļai veiktās izmaiņas, kas ieviestas ar grozījumu Regulu Nr. 1194/2009, netika iekļautas CRD dokumenta tekstā.*

b) Ierosinātajā 21A.14. punkta b) apakšpunktā un 21A.14. punkta c) apakšpunktā norādīts, ka noteikumi ir piemērojami lidmašīnām, kuru *MTOM* ir mazāka par 2000 kg/1200 kg un kuras nav klasificētas kā „sarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi”. Tomēr saskaņā ar Pamatregulas 3. panta j) punktu lidmašīnas, kuru *MTOM* ir mazāka par 2000 kg/1200 kg, automātiski tiek kvalificētas kā nesarežģīti ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi. Tiek ierosināts no 21A.14. punkta b) apakšpunkta un 21A.14. punkta c) apakšpunkta izņemt tekstu „kurš nav klasificēts kā sarežģīts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis”.

*Atbilde.* *Norāde par sarežģītiem ar dzinēju darbinātiem gaisa kuģiem ir jāsauglabā, jo arī gaisa kuģus, kuriem ir tikai reaktīvā vilkme, var klasificēt kā „sarežģītus”.*

c) Ierosinātais 21A.14. punkta c) apakšpunkts ietver:

7. virzuļdzinējus;

9. propellerus.

Tas ievērojami atvieglo spēkā esošo prasību izpildi, jo šķiet, ka šo ražojumu sertificēšanas iespēju pierādīšanai, neatkarīgi no, piemēram, dzinēja jaudas vai propellera konstrukcijas veida būs vajadzīgs tikai sertifikācijas programmas apstiprinājums (tātad virzuļdzinēju var sertificēt saskaņā ar 21A.14. punkta c) apakšpunktu un pēc tam uzstādīt gaisa kuģi, kura *MTOM* >1200 kg). FOCA uzskata, ka tas nav adekvāti un ir jāierobežo 21A.14. punkta c) apakšpunkta 7. un 9. ievilkuma piemērošanas joma.

*Atbilde.* *Aģentūra tam piekrīt.*

21A.307. punkta b) un c) apakšpunkts.

a) Šķiet, ka starp 21A.307. punkta b) un c) apakšpunktiem pastāv pretrunas, tāpēc teksts ir jāmaina vai jāprecizē.

b) Ierosinātais teksts nosaka, ka prasības aprobežojas ar gadījumiem, kad „*under the responsibility of the aircraft owner when installed in his aircraft*” [atbildību par to uzņemas gaisa kuģa īpašnieks, veicot uzstādīšanu savā gaisa kuģī]. Šis apgalvojums izraisa vairākus jautājumus.

Vai šie nosacījumi paredz ierobežojumus attiecībā uz to, kam atļauts vadīt gaisa kuģi?

Kādas prasības tiktu piemērotas gaisa kuģim, kura *MTOM nepārsniedz* 1200 kg un kuru izmanto pilotu skolas vajadzībām? Vai to nosaka 21A.307. punkta a) apakšpunkta prasības?

Ja tā, šāda situācija nav uzskatāma par adekvātu, jo mērķis būtu izstrādāt tādus līdzekļus ar kuriem var noteikt, ka izstrādājums ir „izgatavots atbilstīgi apstiprinātajiem projekta datiem un ir ekspluatācijai drošā stāvoklī”, neradot apgrūtinošus priekšnosacījumus *EASA* 1. veidlapas izsniegšanai.

Ierosinātais 21A.307. punkta c) apakšpunkts paredz, ka jebkādas daļas (tostarp ierobežota darbmūža daļas un ierīces, pamatkonstrukcijas daļas un lidojuma vadības ierīču daļas) drīkst tikt „*produced in conformity with approved design data under the responsibility of the aircraft owner when installed in his aircraft*” [ražotas saskaņā ar apstiprinātā projekta datiem, un atbildību par to uzņemas gaisa kuģa īpašnieks, veicot uzstādīšanu savā gaisa kuģī]. Lai gan *FOCA* izprot, ar kādu nolūku izvirzīta šī prasība, tas uzskata, ka šāds formulējums neatbilst sākotnējam mērķim zināmā mērā atvieglinot prasības. Ierosinātā pieeja tiek uzskatīta par nesamērīgu, jo ir piemērojams vai nu 21A.307. punkta a) apakšpunkts (kas dažos gadījumos paredz pārāk augstas prasības), vai arī 21A.307. punkta c) apakšpunkts, kas pieļauj ļoti zemu atbilstības līmeni, balstoties uz ierosinājumu, ka „īpašnieks uzņemas atbildību”. Iespējams risks, ka sistēma ir pareiza juridiskā aspektā (atbildību uzņemsies īpašnieks), taču apšaubāma drošības ziņā.: Šajā kontekstā var apšaubīt lidojumderīguma atbilstības pārbaūžu efektivitāti, jo, piemēram, pārbaudi var veikt kādu laiku pēc daļu uzstādīšanas un pārbaudes laikā pierādījumu apjoms ir ierobežots.

Izteikti turpmāk izklāstītie ierosinājumi.

— 21A.307. punkta a) apakšpunktā noteikt atvieglinājumus, kas neattiecas vienīgi uz daļām, kuras „*produced in conformity with approved design data under the responsibility of the aircraft owner when installed in his aircraft*” [ražotas saskaņā ar apstiprinātā projekta datiem un atbildību par to uzņemas gaisa kuģa īpašnieks, veicot uzstādīšanu savā gaisa kuģī].

— Ierobežota darbmūža daļu un ierīču, pamatkonstrukcijas daļu un lidojuma vadības ierīču daļu, kuras „*produced in conformity with approved design data under the responsibility of the aircraft owner when installed in his aircraft*” [ražotas saskaņā ar apstiprinātā projekta datiem un atbildību par to uzņemas gaisa kuģa īpašnieks, veicot uzstādīšanu savā gaisa kuģī], apstiprināšanas procesā jāiesaistās Aģentūrai/kvalificētajai iestādei. Tāpēc tiek ierosināts pieņemt AC 20-62 iekļauto *FAA* definīciju par īpašnieka/ aviācijas uzņēmuma ražotajām daļām:

*“An owner/operator is considered a producer of a part, if the owner participated in controlling the design, manufacture, or quality of the part”* [Īpašnieks/ aviācijas uzņēmums uzskatāms par daļas ražotāju, ja īpašnieks ir piedalījies tās projektēšanas, ražošanas vai kvalitātes kontrolēšanā]. Līdzdalība daļas projektēšanā var ietvert tās ražošanas uzraudzību vai šādu materiālu un informācijas nodrošināšanu ražotājam: projektēšanas informāciju, materiālus, no kuriem izgatavo daļu, izgudrošanas procesus, montāžas metodes vai kvalitātes kontroles procedūras.

— Instrumentālo lidojumu noteikumu (*IFR*) aprīkojumam, kura funkcijas var klasificēt kā ļoti svarīgas (tā atteices apstākļus var klasificēt kā bīstamus vai katastrofālus), jāpiemēro tas pats princips, ko attiecinā uz ierobežota darbmūža daļām un ierīcēm, pamatkonstrukcijas daļām un lidojuma vadības ierīču daļām.

— Jāizmanto valstu ražošanas/ tehniskās apkopes organizāciju apstiprinājumi, ja ir pieejama ražotāja kvalitātes nodrošināšanas sistēma (sk. arī 21A.439. punktu) vai iespējami atvieglinājumi, veicot ražošanu ierobežotā apmērā, ja tiek izmantoti apstiprināti dati un ir noteikta atbilstība apstiprinātiem projektēšanas datiem tādā veidā, kāds pieņemams Aģentūrai/ kvalificētajai iestādei, kurai jābūt informētai par ražošanas procesu, lai varētu noteikt adekvātu iesaistīšanās līmeni (piemēram, nepieciešamību veikt atbilstības pārbaudes).

— 21A.307. punktā jāņem vērā iespējamie atvieglinājumi, kas piemērojami gaisa kuģiem, kuru īpašnieks nav zināms (sk. papildu komentāru šā dokumenta beigās).

*Atbilde.* 21A.307. pants ir pārstrādāts, lai precizētu tā nolūku. Nav atļauts mainīt pamatdomu un definēt īpašnieku kā daļas ražotāju. Īpašnieks pats var izlemt, vai uzstādīt daļu, kurai nav vajadzīga EASA 1. veidlapa, ja ir izpildīti minētie kritēriji. Jāizprot, ka tas ir iespējams tikai tad, ja daļas tiek identificētas un uzstādītas šī īpašnieka gaisa kuģī.

Attiecībā uz punktu par IFR aprīkojumu atsauce uz aprīkojumu, ko pieprasa operāciju un gaisa satiksmes pārvaldība, tiks izskatīta 21.026. noteikumu izstrādes uzdevumā „Jaunas daļu kategorijas, kurām nav vajadzīga 1. veidlapa”. Tas tika sākts 2011. gada sākumā.

Standarta izmaiņas.

Tiek ieteikts skatīt arī norādes, kas iekļautas FAA AC 23-27 sadaļā „Parts and materials substitution for vintage aircraft” [Daļu un materiālu nomaina antikā gaisa kuģī]. Tās ir īpaši noderīgas attiecībā uz gaisa kuģiem, kuru īpašnieks nav zināms.

*Atbilde.* Antīkie vai vēsturiskie gaisa kuģi neietilpst EASA kompetencē. Šajā NPA dokumentā netiek aplūkoti gaisa kuģi, kuru īpašnieks nav zināms.

CRD dokumentā ir norādīts, ka „The standard repairs and changes in the CS therefore are actually approved data that a maintenance organization may use in accordance with Part-M” [Tāpēc sertifikācijas specifikācijās standarta remontu un izmaiņas faktiski ir apstiprināti dati, kurus tehniskās apkopes organizācijas var izmantot saskaņā ar M daļas noteikumiem]. Kāpēc standarta remontu iespēju drīkst izmantot tikai „tehniskās apkopes organizācijas”? Vajadzētu panākt, lai konkrētus uzdevumus varētu veikt īpašnieki/piloti.

*Atbilde.* Aģentūra piekrīt, ka šis formulējums nosaka pārāk lielus ierobežojumus. M daļā un 145. daļā iekļautās prasības ir pārskatītas un vajadzības gadījumā mainītas (sk. ar šo atzinumu saistīto Regulas Nr. 2042/2003 grozījumu projektu), lai norādītu, ka tie arī ir apstiprināti dati un tos var izmantot saskaņā ar M daļas un 145. daļas prasībām.

AFM/AFMS un ICA.

Gan attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai/ norāžu sākotnējā versijā, gan pārstrādātajās versijās ir jānodrošina minimālo standartu izpilde. Jāsniedz arī norādes par kuģa lidojuma rokasgrāmatas (AFM/GM) izmaiņu klasifikāciju, it īpaši tiem pieteikuma iesniedzējiem, kuri vēlas pierādīt atbilstību 21A.14. punkta b) un c) apakšpunkta prasībām. Jāsniedz arī norādes par 21A.381. punkta c) apakšpunkta 4. un 5. ievilkumu.

*Atbilde.* Pašlaik instrukcijas par lidojumderīguma uzturēšanu (ICA) tiek izskatītas īpašā uzdevuma ietvaros (MDM.056). Jāņem vērā, ka Atzinumā Nr. 01/2010 attiecībā uz visiem DOA ir ietverta iespēja apstiprināt konkrētas AFM izmaiņas. Norādes par AFM izmaiņu klasificēšanu tiks izdotas ar lēmumu, kas balstīts uz NPA Nr. 16-2006.

21A.367. punkta a) apakšpunkts.

Vajadzīgas norādes, kurās skaidri definēts, kādas izmaiņas ir uzskatāmas par būtiskām.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

**21A.377. punkta c) apakšpunkta 2. ievilkums.**

Korektīvajām darbībām atvēlētais laiks neatbilst Komisijas 2009. gada 30. novembra Regulas (EK) Nr. 1194/2009 noteikumiem.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

21A.381. punkta d) apakšpunkts.

Vai šīs prasības ir nepieciešamas? Vai šos aspektus jau neregulē prasības par tipa sertifikāta/ papildu tipa sertifikāta nodošanu?

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

**21A.439. un 21A.441. punkts.**

Ir jānosaka atvieglinājumi lietotāja ražotām daļām vismaz tajos gadījumos, uz kuriem attiecas standarta izmaiņas.

*Atbilde.* Aģentūra tam nepiekrīt. Daļu ražošanas un izlaišanas procedūras nav saistītas. Daļām, kuras saskaņā ar 21A.307. punkta b) apakšpunktu var pieņemt bez EASA 1. veidlapas, vai daļām, kuras šajā kontekstā ietilpst standarta remontu vai izmaiņu kategorijā, ražotājs pēc definīcijas nevar būt to īpašnieks. M daļā un 145. daļā noteiktās prasības paliek spēkā.

Gaisa kuģi, kuru īpašnieks nav zināms.

Lai gan NPA dokumentā sākumā nebija paredzēts iekļaut jautājumus par gaisa kuģiem, kuru īpašnieks nav zināms, tiek ieteikts izmantot šo noteikumu izstrādes procedūru, lai izveidotu īpašas norādes par šiem gaisa kuģiem. Daži no jautājumiem, kurus vajadzētu izskatīt, ir šādi:

— norādes par to, kā noteikt aizstātas daļas un materiālus (sk. FAA AC 23-27 sadaļu „Parts and materials substitution for vintage aircraft” [Daļu un materiālu nomaiņa antīkā gaisa kuģī]);

— daļu/materiālu nomaiņa var būt iepriekš apstiprināta līdzīga veida gaisa kuģim. Ja uzstādīšana (un konkrētā gadījumā arī izgatavošana) tiek veikta saskaņā ar iepriekšēju apstiprinājumu, to var izmantot kā pamatojumu līdzīgu gaisa kuģu apstiprinājumiem. Taču šajā gadījumā pieteikuma iesniedzējam jābūt pieejamai visos iepriekšējos apstiprinājumos iekļautajai informācijai, arī instrukcijām par lidojumderīguma uzturēšanu, vai arī jā sagatavo visi trūkstošie dati, izmantojot atzītas iestādes (piemēram, kvalificētas iestādes, DOA/ADOA utt.) palīdzību. Aģentūra/ kvalificēta iestāde novērtēs arī pieteikuma iesniedzēja kompetenci, nosakot, vai pieteikuma iesniedzējam ir labas zināšanas par pārveidojamā vai remontējamā gaisa kuģa projektēšanas principiem;

— ir ļoti grūti atrast tipa sertifikātam atbilstošas rezerves daļas (pieejams neliels daļu apjoms, ir ilgs apstrādes laiks, problēmas ar nolietojumu utt.), nemaz nerunājot par daļām, kurām vajadzīga 1. veidlapa. Norādes par vecu un/vai lietotu daļu (atjaunotu, pārstrādātu vai atkārtoti sertificētu daļu) uzstādīšanu. Jāņem vērā, ka tipa sertifikātā iekļautās daļas var būt novecojušas un var būt pieejamas citas daļas, kuras ir tehnoloģiski modernākas un drošākas.

*Atbilde.* Aģentūra pateicas komentāra autoram par šo priekšlikumu, taču uzskata, ka tas neietilpst šā uzdevuma darbības jomā.

10. Kāda privātpersona iesniedza turpmāk izklāstītos komentārus.

**21A.14. punkta b) un c) apakšpunkts.**

Tiek jautāts, vai 21A.14. punkta b) apakšpunktā ir jāaplūko planieri, kuru svars nepārsniedz 2000 kg. Tiek izteiktas bažas par 21A.14. punkta c) apakšpunktā paredzētās sertifikācijas



programmas īstenošanu. Ievērojami tiek atbalstīta attiecīgo līdzekļu atbilstības panākšanai vienkāršošana, lai pierādītu atbilstību ELA kategorijas gaisa kuģu pilnam DOA procesam.

*Atbilde.* Sk. atbildi uz Nīderlandes Civilās aviācijas administrācijas komentāru (21A.98. punkts) par planieriem, kuru svars nepārsniedz 2000 kg. Ar Atzinumu Nr. 01/ 2010 (lūdzu sk. 21A.20. punktu) sertifikācijas programma ir noteikta par obligātu sertificēšanas prasību — 21A.20. punkta b) apakšpunktā ir skaidri norādīts, ka sertifikācijas programma ir darba dokuments, kas jāizmanto visā sertificēšanas procesā. Turklāt konkrētos gadījumos 21A.14. punkta c) apakšpunktā norādītajiem gaisa kuģiem sertifikācijas programmu apstiprina Aģentūra. Aģentūra pateicas komentāra autoram par atbalstu, kas pausts par attiecīgo līdzekļu vienkāršošanu, lai panāktu atbilstību DOA.

**Standarta izmaiņas un remontu.** Nav iespējams sniegt nekādus komentārus, jo šī sertifikācijas specifikācija vēl nav pieejama.

*Atbilde.* Atzinumā ir ietverti sertifikācijas specifikācijas principi. Sertifikācijas specifikācija tiks iesniegta apspriešanai saskaņā ar uzdevumu MDM.048.

**21A.112B. Iespēju pierādīšana.** Tiek paustas bažas par 21A.112B. punktā paredzētās sertifikācijas programmas īstenošanu.

*Atbilde.* Ar Atzinumu Nr. 01/ 2010 (lūdzu sk. 21A.20. punktu) sertifikācijas programma ir noteikta par obligātu sertificēšanas prasību — 21A.20. punkta b) apakšpunktā ir skaidri norādīts, ka sertifikācijas programma ir darba dokuments, kas jāizmanto visā sertificēšanas procesā. Turklāt konkrētos gadījumos 21A.14. punkta c) apakšpunktā norādītajiem gaisa kuģiem sertifikācijas programmu apstiprina Aģentūra.

**21A.307. Daļu un ierīču izlaišana uzstādīšanai.** Šķiet, ka c) apakšpunkts atceļ ierobežojumus, kas noteikti b) apakšpunktā. Netiek atbalstītas atšķirīgās prasības par ļoti svarīgām daļām ELA1 un ELA2 kategorijas gaisa kuģos.

*Atbilde.* 21A.307. punkts ir pārstrādāts, jo CRD dokumentā 21A.307. punkta c) apakšpunkts bija nepareizs.

Iepriekš minētā privātpersona vēlas arī uzdot vispārīgu jautājumu par to, kā daudzi gaisa kuģu īpašnieki spēj uzņemties atbildību par daļas vai ierīces atbilstību apstiprinātam projektam un kāpēc tas ir izdevīgi, ja šī daļa ir pieejama tirgū.

Kā tādā gadījumā izpaužas vienkāršošana?

Šī privātpersona uzskata, ka 1. veidlapas izsniegšanu iespējams ierobežot, arī nemazinot drošības līmeni. Ja pastāv uzskats, ka gan ELA1, gan ELA2 kategorijas gaisa kuģos ir ietvertas ļoti daudzas nebūtiskas daļas, būtu pilnīgi pietiekami, ja ražotājs izdotu vienkāršu atbilstības sertifikātu par šīm daļām (ar DOA, kā arī ar AP).

Ja EASA uzskatīs, ka īpašnieka ražotas daļas rada problēmas, galvenokārt saistībā ar veciem gaisa kuģiem un gaisa kuģiem, kuru īpašnieks nav zināms un kuriem ir sarežģīti atrast rezerves daļas, minētā privātpersona iesaka izskatīt spēkā esošās FAA prasības (FAR 21.303. punkta a) apakšpunkta 2. ievilkumu utt.).

*Atbilde.* Tiek uzskatīts, ka daudzi īpašnieki spēs uzņemties šo „atbildību”. Piemērs tam ir atsauksmju dokumentā minētās daļas, ko gaisa kuģim ražojis sākotnējais ražotājs, kuram nav POA, bet ir atbilstības apliecinājums. Šīs daļas netiks izlaistas ar EASA 1 veidlapu, bet tās ir izgatavotas atbilstīgi apstiprinātajiem projekta datiem. Pastāv uzskats, ka saskaņā ar 21A.307. punktu ierosinātajām izmaiņām uzstādīšana ar konkrētiem darbības jomas ierobežojumiem neietekmēs drošību.

**L APAKŠIEDAĻA** — *Combined Approval of Organisations Responsible for Design and Production of aircraft defined in Paragraph 21A.14(b) and (c)* [kopējs apstiprinājums organizācijām, kas atbildīgas par 21A.14. punkta b) un c) apakšpunktā definēto gaisa kuģu projektēšanu un ražošanu].

21. daļas G un J apakšiedaļas attiecīgais punkts ir pārnests uz L apakšiedaļu, neizdarot tajā būtiskas tehniskas dabas izmaiņas.

Pietiktu ar dažām „administratīvām” rindkopām, kurās izskaidrots CRD dokumenta 5. punkts, lai novērstu neskaidrības turpmākajos šā jautājuma grozījumos.

Pat vienā sertifikātā DOA un POA saturs atšķiras. Dažādas prasības nepadara uzdevumu vieglāku.

*Atbilde.* *Aģentūra piekrīt, ka ierosinātā L apakšiedaļa būtiski nemaina atsevišķas DOA un POA prasības. Arī Pamatregulas 20. panta 2) punkta b) apakšpunkta ii) iedaļā ir paredzēta iespēja deleģēt Aģentūrai atbildību par POA. Tāpēc tika secināts, ka L apakšiedaļa nedod pietiekamu labumu un pārlietu sarežģī regulējumu, kā norādīts šajā atsauksmju dokumentā. Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu.*

**21A.432B. Iespēju pierādīšana.** Aģentūras nolīgumā vajadzētu saglabāt b) apakšpunktā paredzētās procedūras, „kas nosaka īpašu projektēšanas praksi, resursus un secīgas darbības, kuras vajadzīgas, lai atbilstu šai apakšiedaļai”.

Sertifikācijas programmas apstiprinājumos vajadzētu saglabāt c) apakšpunktā paredzētās procedūras, „kas nosaka īpašu projektēšanas praksi, resursus un secīgas darbības, kuras vajadzīgas, lai atbilstu šai daļai”.

Ir grūti izprast atšķirību starp procedūrām, ar kurām jāsasniež viens un tas pats rezultāts, kā arī to, kā šo rezultātu varētu sasniegt tikai ar sertifikācijas programmu.

*Atbilde.* *b) apakšpunktā ir iekļauta atsauce uz AP-DOA (procedūras konkrēti neattiecas uz aplūkotajiem remontiem), savukārt c) apakšpunktā ir iekļauta atsauce uz sertifikācijas programmas apstiprinājumu, kas konkrēti attiecas uz aplūkotajiem remontiem.*

**21A.112B. Iespēju pierādīšana.**

Tādas pašas pamata piezīmes kā par 21A.14. punkta c) apakšpunktu.

*Atbilde.* *Ar Atzinumu Nr. 01/ 2010 (lūdzu sk. 21A.20. punktu) sertifikācijas programma ir noteikta par obligātu sertificēšanas prasību — 21A.20. punkta b) apakšpunktā ir skaidri norādīts, ka sertifikācijas programma ir darba dokuments, kas jāizmanto visā sertificēšanas procesā. Turklāt konkrētos gadījumos 21A.14. punkta c) apakšpunktā norādītajiem gaisa kuģiem sertifikācijas programmu apstiprina Aģentūra.*

**21A. 710. Lidošanas nosacījumu apstiprināšana.**

Lidošanas atļaujas iespējams izdot arī gaisa kuģiem, kuriem nav pierādīta nekāda atbilstība noteikumiem, kā arī pieteikuma iesniedzējiem, kuru kompetence ir neskaidra.

Vai tas tiešām ir pieņemami, sīkāk nepārbaudot lidošanas nosacījumu drošību arī šo noteikumu ietvaros?

*Atbilde.* *Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.*

11. un 12. Čehijas Republikas Vieglo gaisa kuģu asociācija (LAA CR) un Eiropas Vieglo gaisa kuģu ražotāju asociācija (LAMA EUROPE) puda līdzīgas atsauksmes. Teksts ir grozīts, lai pēc iespējas izvairītos no tā atkārtēšanas.

Pirmā lapa — nepilnīga un ļoti novēlota šī CRD dokumenta publicēšana.

LAA CR un LAMA EUROPE pauž lielu neapmierinātību par EASA rīcību attiecībā uz šo ļoti svarīgo NPA dokumentu.

CRD dokuments tika publicēts DIVUS GADUS pēc tam, kad beidzās atsauksmju iesniegšanas laiks par sākotnējo NPA Nr. 2008-07. Arī tas, ka CRD dokuments tika publicēts atvaļinājuma laikā, šķiet nepareizi, it īpaši ņemot vērā novēloto publicēšanu. CRD novēlotās publicēšanas dēļ gandrīz visi ir aizmirsuši, kas tika apspriests NPA dokumentā.

Laiks skrien vēja spārniem — 2005. gadā tika izstrādāti uzdevuma MDM032 pirmie kompetences ietvari. Drīz beigsies 2010. gads. Kas ir panākts? EASA ir saņēmusi 843 komentārus. Taču LAA CR un LAMA EUROPE uzskata, ka tas neattaisno CRD dokumenta ilgo sagatavošanas laiku.

Nav pieņemami, ka CRD tika sadalīts divās daļās un tikai 1. daļa tika publicēta pirms noteiktā termiņa. Kā var sniegt komentārus par tik nozīmīgu priekšlikumu, ja nav iespējams izskatīt CRD otro daļu?

LAA CR un LAMA EUROPE uzskata, ka CRD otrā daļa ir jāpublicē nekavējoties un ir attiecīgi jāpagarina termiņš komentāru iesniegšanai par CRD pirmo daļu.

*Atbilde. Aģentūra parasti nepublicē CRD divās daļās, taču šoreiz izmantoja šādu iespēju, lai zināmā mērā kompensētu novēloto publicēšanu. Ir ieguldīts liels darbs, lai CRD I daļā precīzi atspoguļotu galvenos komentārus un pievienotu atzinuma projektu, kas balstīts uz visu komentāru izvērtējumu. Tāpēc I daļa ir pamatots dokuments, kurā ietvertas atsauksmes par atzinumu, un tā, iespējams, ir pārskatāmāka un labāk izprotama nekā 500 lappušu garā CRD II daļa.*

*II daļa ir publicēta, un tā ietver CS–LSA projektu, kuru Aģentūra pieņems 2011. gada sākumā.*

*Aģentūra atzīst, ka izdošanas gaita bija tik ilga galvenokārt ar resursiem saistītu problēmu dēļ, taču Aģentūra izmantoja šo laiku, lai sagatavotos BR.010 uzdevumam (Pētījuma uzsākšana par ELA1 kategorijai izmantojamo pieredzi, kas gūta, pārskatot valstu regulējumu ultravieglā gaisa kuģu jomā) un šajā jautājumā pastiprinātu sadarbību ar FAA, kā arī apkopotu informāciju par ASV pieredzi saistībā ar LSA noteikumiem. Aģentūra vēlas uzsvērt, ka novēlotā publicēšana nav saistīta ar izpratnes trūkumu par vispārējās nozīmes aviācijas svarīgumu un tās prioritātēm, ko pierāda M daļai piemērotie atvieglojumi, atzinums, kurā iekļauts jautājums par L licenci, un atzinums par FCL, kurā iekļauts jautājums par LAPL.*

4. lpp a) punkts. Vispārējais komentārs (LAMA EUROPE).

JEBKURAS VEIKSMĪGAS AVIĀCIJAS NOZARES PAMATĀ IR MAZĀ (NEKOMERCIĀLĀ) AVIĀCIJA.

Ikviens pilots sākumā lido ar mazo lidmašīnu, nevis Airbus, Boeing vai Eurofighter lidaparātu. 600 000 amatierpilotu (saskaņā ar Eiropas Gaisa sporta organizācijas datiem), to skaitā izpletņlēcēji, kā arī deltaplānu, ultravieglā lidmašīnu, planieru, karstā gaisa balonu piloti un vieglo ar dzinēju darbināmo gaisa kuģu piloti, rada labumu lielam patērētāju lokam Eiropas un ASV aviācijas nozarē. Lai izprastu lidmašīnas aerodinamikas, lidojuma mehānikas, mehānikas un ekonomikas principus, kā arī ietekmi uz vidi, ir vajadzīga pieredze, un to var gūt mazās nekomerciālās aviācijas nozarē. Lai rastos vēlme uzsākt darbu aviācijas jomā, ir jābūt iespējai iepazīt šo jomu un gūt pieredzi tajā. Labu lielo gaisa kuģi var projektēt, pieredzes rezultātā izprotot, kādi ir gaisa kuģa reālie darbības principi un kas ir jāņem vērā.

ASV amatpersonas to ir sapratušas jau pirms vairākiem gadiem. Tās novērojušas, ka lielās aviācijas nozarē ir ļoti grūti atrast pietiekami kvalificētus darbiniekus. Amatpersonas izprot, ka izaugsmes apskāšanu mazās aviācijas jomā (gaisa kuģu un pilotu skaita ziņā) ir tieši izraisījis mazo gaisa kuģu iegādes un ekspluatācijas izmaksu pieaugums.

Lai mazinātu šo problēmu, 2004. gadā ASV tika uzsākta LSA (vieglo sporta lidmašīnu) programma, kurā tika noteikts skaidrs mērķis — samazināt privātās un nekomerciālās aviācijas sākotnējā līmeņa izmaksas. To panāca, nosakot nesarežģītu gaisa kuģu kategoriju, kurā gaisa

kuģus var reģistrēt pēc tam, kad ražotājs ir izdevis pašdeklarāciju saskaņā ar pieņemtiem nozares standartiem (ASTM standartiem). Šī sistēma saprātīgā līmenī ir mazinājusi mācību un medicīniskās prasības personām, kuras vēlas lidot.

Tās nolūks bija cīnīties pret darbinieku skaita samazināšanos aviācijas nozarē un līdz ar to saglabāt šīs nozares kodolu. Pēc pieciem gadiem, kopš tika ieviesti jaunie noteikumi, ir izrādīties, ka šī pieeja bija pilnīgi pareiza un ir sasniegti vēlamie rezultāti. Uzreiz palielinājās gaisa kuģu un pilotu skaits un līdz ar to arī lielajiem aviācijas uzņēmumiem pieejamie darbaspēka resursi.

Līdz šim daudzas valstis ir pārņēmušas ASV izmantoto modeli, reizēm to nedaudz pielāgojot atkarībā no apstākļiem konkrētajā valstī. Starp tām ir valstis ar lielāko iedzīvotāju skaitu — Ķīna un Indija. Tajās tika pieņemtas līdzīgas programmas, lai veidotu pamatu aviācijas nozares attīstībai.

Pašlaik izteikti līderi visos LSA tirgos ir Eiropas uzņēmumi.

Ironiski, ka nav līdzīgas sistēmas, kas ļautu Eiropā ievest gaisa kuģus, kuri izgatavoti saskaņā ar LSA regulējumu.

Daudzi uzskatīja, ka paziņojums par ELA procesa izveidi piepildīs cerības par līdzvērtīgas sistēmas izveidi Eiropā. Lai gan dažām gaisa kuģu kategorijām ELA process ir ievērojami atvieglināts, tomēr divvietīgajām sporta lidmašīnām piemērojamā projektēšanas, ražošanas un ekspluatācijas procedūra paredz ievērojami vairāk apgrūtinājumu nekā ASV LSA sistēma.

Tagad daudzi uzskata, ka šo situāciju varētu risināt, izveidojot īpašu kategoriju lidmašīnām, kuru svars nepārsniedz 600 kg, un pieņemot sistēmu, kas iespējami lielākā mērā līdzinātos LSA sistēmai.

*Atbilde. MDM.032 uzdevuma darbības joma ir plašāka nekā LSA joma, bet tai nepieciešams vienkāršot 21. daļas noteikumus. BR.010 uzdevumā tiks noteikts, kā attiecībā uz ELA1 gaisa kuģu apakšgrupu vēl lielākā mērā varētu vienkāršot 21. daļas noteikumus.*

(LAA CR) Diemžēl šajā CRD dokumentā izvēlēta EASA pieeja attiecībā uz sporta un izklaides aviāciju šķiet nepareiza. LAA CR uzskata, ka sporta un izklaides aviāciju nevar regulēt tāpat kā gaisa komercpārvadājumu nozari.

Arvien vairāk var pamanīt, ka joprojām nav sasniegts vēlamais un vajadzīgais — vienkāršs LSA regulējums.

LAA CR uzskata, ka EASA pašreizējie regulatīvie centieni nedod rezultātu, kas, pēc šīs asociācijas uzskatiem, ir nepieciešams sporta un izklaides aviācijas turpmākajai attīstībai. LAA CR uzskata, ka LSA varētu kļūt par aviācijas sākotnējā līmeņa kategoriju. LAA CR uzskata, ka EASA vajadzētu izveidot atsevišķu LSA kategoriju, kas iespējami lielākā mērā atbilstu ASV LSA sistēmai, lai LAA CR varētu apmierināt savu biedru vajadzības.

Pozitīvais ieguvums varētu būt vispārējas LSA sistēmas izveide — ilgtermiņa mērķis.

AirVenture 2010. gada tikšanās laikā FAA administrators Rendijs Babits [*Randy Babbitt*] paziņoja, ka LSA drošības rādītāji ir labāki, nekā tika paredzēts. Kā uzskata LAA CR, tas pierāda, ka ASV LSA koncepcija, kas balstīta uz pašdeklarāciju un saprātīgiem tehniskās apkopes noteikumiem, neapdraud drošību. Tā kā 65 % no ASV īpašajām vieglajām sporta lidmašīnām (SLSA) ir ražotas Eiropā, LAA CR ir pārliecināta, ka tādu pašu sistēmu var izmantot arī Eiropā.

Varētu izmantot atsevišķas LSA kategorijas koncepciju; „atsevišķs” nenozīmē, ka koncepcijā netiks ietverta EASA, bet gan to, ka šai kategorijai ir īpaša nozīme EASA noteikumu hierarhijā.

Tāpat tika darīts ASV, kad FAA palīdzēja tās noteikumos izveidot LSA kategoriju, saglabājot revīzijas funkcijas attiecībā uz šo kategoriju, bet to tieši nepārvaldot.

LAA CR apzinās, ka šajā nolūkā būtu jāgroza Pamatregula.

LAA CR ir gatava palīdzēt sagatavoties šādām izmaiņām.

*Atbilde.* Aģentūra pateicas par piedāvājumu palīdzēt EASA BR.010 uzdevuma izpildē. Ar MDM.032.e) uzdevumā ierosinātajiem 21. daļas noteikumu grozījumiem patiešām neizdevās sasniegt LAA CR iecerēto mērķi. Tomēr FAA LSA noteikumu darbības joma ir šaurāka nekā MDM.032.e) uzdevuma darbības joma, un tā nav piemērota visiem gaisa kuģiem, kuru svars nepārsniedz 2000 kg.

4. lpp. EASA maksas un atlīdzība.

LAA CR un LAMA EUROPE pauž atzinību par paziņojumu, ka EASA ir pievērsusi Komisijas uzmanību, taču izrāda bažas, ka tas tiek darīts pārāk vēlu, jo pat pašreizējais maksu un atlīdzību līmenis mazajiem uzņēmumiem rada ievērojamas problēmas. EASA maksas un atlīdzības balstās uz regulējumu, saskaņā ar kuru EASA pilnīgi pastāvīgi jāfinansē sava darbība, iekasējot maksas un atlīdzības, kuras Aģentūra ir tiesīga noteikt. Pastāvošās nodevas jau rada ievējamus apgrūtinājumus mazajiem uzņēmumiem. Parasti šie uzņēmumi vienā gadā saražo 10–150 gaisa kuģu un to apgrozījums ir EUR 1–30 miljoni, tāpēc ar grūtībām izdodas nomaksāt spēkā esošās maksas un atlīdzības.

Maksu un atlīdzību problēma pastāv jau vairākus gadus, un tā pēc iespējas drīzāk ir jārisina politiskā līmenī, proti, Eiropas Komisijā.

*Atbilde.* Pieņemts zināšanai.

4. un 7. lpp. CS-23 Light gaisa kuģi, kuru MTOM nepārsniedz 1200 kg.

LAA CR un LAMA EUROPE uzskata, ka nav vajadzīgs izveidot šo lidojumderīguma normu. Faktiski CS-VLA norma varētu tikt paplašināta līdz 4 personām un MTOM 1200 kg. LAMA EUROPA un LAA CR uzskata, ka šāda norma ir vajadzīga, jo (..) ļoti daudzas esošās (..) nav derīgas tāpēc, ka ELA sistēma tiek gatavota jauniem, nevis esošiem gaisa kuģiem.

Tomēr uz gaisa kuģiem, kuru MTOM nepārsniedz 1200 kg, attiecas tik daudzas normas, ka to skaitu vajadzētu samazināt, nevis palielināt.

Šī pasākuma vietā EASA drīzāk varētu izveidot labu LSA sistēmu, kas balstīta uz ASTM. Zināms, ka FAA apsver iespēju arī FAR-23 kategorijai izveidot uz ASTM balstītu sistēmu, kas, iespējams, varētu veicināt attīstību. Tā vietā, lai izveidotu CS-23 Light normu, būtu vēlams sadarboties ar FAA, izstrādājot ASTM sistēmu, lai visā pasaulē ieviestu vienotus aviācijas standartus.

*Atbilde.* Jau ilgi pastāv uzskats, ka FAR 23. daļas 7. grozījums ir atbilstoši pierādīts standarts īpašām lidmašīnām. Ilgtermiņā Aģentūra plāno pārskatīt dažādus standartus, cieši sadarbojoties ar FAA, kas tajā laikā būs veikusi Sertifikācijas procesa pētījumu (CPS) par 23. daļu.

9. un 10. lpp. Kvalificētas iestādes.

Daži LSA un ultravieglu gaisa kuģu ražotāji, kā arī LAA CR piedalījās „EASA study on outsourcing of certification tasks” [EASA pētījumā par sertificēšanas uzdevumu uzticēšanu ārējām organizācijām], kuru vadīja konsultāciju uzņēmums Steria Mummert Consulting.

Vai šajā CRD ir izmantoti minētā pētījuma rezultāti?

Kāpēc pētījumu npublicēja?

*Atbilde.* Aģentūra pateicas LAA CR un citiem nozares dalībniekiem, kuri piedalījās šajā pētījumā.

Sagatavoto ziņojumu Aģentūra izmantoja savam iekšējam darbam, lai uzlabotu zināšanas par līgumdarbu izmantošanas iespējām. Kā aprakstīts iepriekš, Aģentūra gatavo atjauninājumu valdes lēmumam par līgumdarbiem. Ziņojums nav publicēts, jo pašlaik norisinās šī delikātā diskusija.

*Pētījuma rezultāti šim CRD dokumentam netika izmantoti, jo CRD vienkārši ir saistīts ar Aģentūras darbu, lai atjauninātu valdes politiku attiecībā uz līgumdarbiem.*

10.–11. lpp. 7. Daļas, kurām nav vajadzīga EASA 1. veidlapa.

Kamēr nav publicēti komentāri, nav iespējams pārbaudīt šo priekšlikumu. LAA CR un LAMA EUROPE nepiekrīt paredzētajam risinājumam.

Abas asociācijas ierosina vismaz attiecībā uz ELA1 nenoteikt, ka 1. veidlapas izmantošana ir obligāta.

*Atbilde. Saņemto komentāru dēļ tika sagatavots mazāk liberāls priekšlikums par ELA1 kategoriju. Tas atvieglinās diskusiju par šo daļu komerciālu vai nekomerciālu izmantošanu. Minētais priekšlikums nodrošina pieņemamu, no abu asociāciju izteiktā priekšlikuma atšķirīgu kompromisa variantu, lai vēl vairāk ierobežotu prasības attiecībā uz EASA 1. veidlapu. Nākamajā posmā, kuru plānots īstenot ar BR.010 uzdevumu, tiks ierosinātas atšķirīgas pieejas iespējas.*

11. lpp. Daļu izgatavošanas un izsekojamības izmaiņas.

LAA CR un LAMA EUROPE uzskata, ka sākotnējās izmaiņas atbilda centieniem mazināt ražotājiem uzliktos aprūtinājumus, bet tagadējo izmaiņu ietekme ir pretēja.

Tā kā nav iespējams iepazīties ar II daļā sniegtajiem komentāriem, abas asociācijas nepiekrīt 21A.804. un 21A.805. punktam ierosinātajām izmaiņām.

*Atbilde. Tagad ir publicēta CRD II daļa, un tajā norādīts, ka ir jāsaglabā daļu marķēšana, lai nodrošinātu izsekojamību un saikni ar apstiprinātajiem projekta datiem.*

11. lpp. 8. CS-LSA izmaiņas

LAA CR un LAMA EUROPE pauž atzinību par to, ka, pamatojoties uz ASTM F2245, ir izveidotas sertifikācijas specifikācijas vieglajām sporta lidmašīnām.

Diemžēl abas asociācijas nevar sniegt sīkākus komentārus par šo jautājumu, jo CS-LSA tiks publicēts CRD dokumenta II daļā, kura vēl nav pieejama.

*Atbilde. Komentāri par CS-LSA būs pieejami CRD II daļā. Tie tiks izskatīti pirms CS-LSA publicēšanas 2011. gada sākumā.*

13. lpp. 9. Standarta izmaiņas un remonts.

LAA CR un LAMA EUROPE atzinīgi vērtē šo paziņojumu, tomēr pauž bažas par to, ka šo īpašo, uz FAA AC 43-13 1B un 2B balstīto sertifikācijas specifikāciju izveide būs ļoti ilga.

*Atbilde. Aģentūra pateicas par atbalstu. Pašlaik ir plānots MDM.048 uzdevumu sākt 2011. gadā un pabeigt 2013. gada otrajā ceturksnī. Aģentūra pēta veidus, kā iespējams paātrināt šo uzdevumu izpildi.*

13.–14. lpp. 10. Saskaņošana ar FAA.

LAA CR un LAMA EUROPE pauž gandarījumu par šo paziņojumu. Abas asociācijas uzskata, ka labākais risinājums attiecībā uz LSA būtu vispasaules LSA sistēmas izveidošana. Tai būtu vienoti, uz ASTM balstīti tehniskie standarti.

*Atbilde. Aģentūra pateicas par atbalstu paziņojumam par to, ka EASA attiecībā uz LSA plāno veikt ilgtermiņa saskaņošanu ar FAA (un citām iestādēm), cieši sadarbojoties ar FAA FAR-23 CPS pētījuma ietvaros un īstenojot ASTM procesu.*

13. Apvienotās Karalistes Vieglo gaisa kuģu asociācija (LAA)

III. paskaidrojums. (2. lpp.)

Tā kā šī CDR II daļa vēl nav publicēta, situācijas atainojums ir nepilnīgs, tāpēc nav iespējams sniegt pienācīgas atsauksmes.

*Atbilde.* *Aģentūra parasti nepublicē CRD divās daļās, taču šoreiz izmantoja šādu iespēju, lai zināmā mērā kompensētu novēloto publicēšanu. Ir ieguldīts liels darbs, lai CRD I daļā precīzi atspoguļotu galvenos komentārus un pievienotu atzinuma projektu, kas balstīts uz visu komentāru izvērtējumu. Tāpēc I daļa ir pamatots dokuments, kurā ietvertas atsauksmes par atzinumu, un tā, iespējams, ir pārskatāmāka un labāk izprotama nekā 500 lappušu garā CRD II daļa.*

a) iedaļas 2) punkts (5. lpp.).

LAA kopumā atbalsta priekšlikumu turpināt apspriedes, lai pārveidotu Pamatregulu, tomēr tām ir jānotiek ļoti ātri; galu galā ANPA Nr. 14-2006 dokuments tika izdots pirms četriem gadiem un atbilstoši tam tika izteikti aicinājumi grozīt Pamatregulu. Lai veicinātu šo nozarei tik vajadzīgo jauninājumu, ieviešanu, EASA ir jārikojas nekavējoties, lai ļoti vieglu gaisa kuģu projektētājiem un ražotājiem nodrošinātu tādu vidi, kurā var darboties, nesaskaroties ar izmaksu un nepietiekamu resursu radītiem šķēršļiem, kas raksturīgi pašreizējai DOA/POA sistēmai. Tajā pašā laikā ir jāparedz samērīgi izdevumi un ekspluatācijas priekšrocības galapatērētājam.

b) iedaļa (no 6. lpp.).

LAA kopumā atbalsta atzinumā veiktās izmaiņas salīdzinājumā ar NPA Nr. 2008-07. Tiek atgādināts, ka nozarei nepieciešams, lai šie priekšlikumu būtu pieejami ļoti drīz. Ir steidzami jāizdod jaunais CS-LSA, CS-23Light un CS par „standarta remontiem un izmaiņām”, kā arī pārstrādātais CS-VLA un CS-22 (tie jāizdod vēlākais līdz tam laikam, kad tiks izdoti 21. daļas grozījumi).

*Atbilde.* *Aģentūra pateicas komentāra autoram par pausto atbalstu un rosina sekmēt dažādu turpmāk veicamo uzdevumu (piemēram, MDM.032.d) un BR.010) izpildi saskaņā ar publicēto noteikumu izstrādes plānu. Aģentūra izpētīs, kā iespējams paātrināt šo uzdevumu izpildi. Pirmais — CS-LSA — standarts tiks publicēts jau 2011. gada sākumā. Pārējie „standarti” tiks piemēroti, izmantojot īpašus nosacījumus.*

b) iedaļas 6) punkts (9. lpp.) (Kvalificētas iestādes).

Šajā gadījumā būtu vēlams plašāk izziņot „uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus”. Tas, ka uzaicinājumi iesniegt piedāvājumus tiek publicēti Aģentūras tīmekļa vietnē, tos citviet neizziņojot, ir neefektīvi. Varbūt iespējams ieviest tādu pakalpojumu, kuram var reģistrēties, lai lietotāji saņemtu elektronisko vēstuli ikreiz, kad tiek publicēts uzaicinājums iesniegt piedāvājumus?

*Atbilde.* *Atklātos uzaicinājumus iesniegt piedāvājumus ES Publikāciju birojs publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī, un pēc publicēšanas tie tiek pievienoti [EASA iepirkuma tīmekļa lapai](#). EASA iepirkuma tīmekļa lapā nav iespējams reģistrēties, lai saņemtu paziņojumus elektroniskajā pastā.*

*Taču var reģistrēties Oficiālā Vēstneša pielikuma Tenders Electronic Daily (TED) konkursu datubāzē, kur visās oficiālajās ES valodās tiek publicēti visi Eiropas Savienības uzaicinājumi iesniegt piedāvājumus. Informācija un instrukcijas par piekļuvi un par paziņojumiem atkarībā no konkrētiem meklēšanas profiliem ir pieejama vietnē <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.*

14. *Luftfahrt-Bundesamt* [Vācijas Federālā aviācijas iestāde]

Vispārīgā daļa.

Vairākos punktos ar formulējumu „21A.14. punkta b) un c) apakšpunktā definētie gaisa kuģi” ir iekļauta atsauce uz 21A.14. punkta b) vai c) apakšpunktu. Vai ir pareizi, ka šajā formulējumā tiek definēta gaisa kuģu kategorija, bet netiek norādīts, ka gaisa kuģa projekts faktiski ir apstiprināts

saskaņā ar 21A.14. punkta b) vai c) apakšpunktu? Atbilde uz šo jautājumu palīdzēs izprast, vai jaunās sistēmas sniegtās priekšrocības (piemēram, ražošanas saskaņā ar L apakšiedaļas noteikumiem, īpašnieka ražotas daļas) var izmantot arī tāda veida gaisa kuģiem, kuru projekts ir apstiprināts pirms šīm noteikumu izmaiņām vai kuru projekts atbilst augstākam standartam — pilnīgi apstiprinātam DOA.

*Atbilde.* Šajās prasībās atsauce uz „21A.14. punkta b) vai c) apakšpunktā definētiem gaisa kuģiem” norāda uz minētajos punktos paredzēto ražojumu kategoriju. Tāpēc tā ir attiecināma arī uz ražojumiem, kuri jau ir apstiprināti saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem. Šī atsauce atzinumā ir aizstāta ar vārdiem „ELA1” un „ELA2”, kuru definīcijas ir paredzētas, lai grozītu Regulu Nr. 1702/2003.

21A.14. punkta b) un c) apakšpunkts.

Šajā punktā aplūkoti arī dzinēji un propelleri. Kā šī punkta noteikumi ir saistīti ar L apakšiedaļas un 21A.307. punkta b) un c) apakšpunkta noteikumiem, ja projekts jau ir iestrādāts gaisa kuģī vai ja projektēšanas organizācija jau ir apstiprinājusi projektu saskaņā ar J apakšiedaļas noteikumiem? Vai L apakšiedaļas noteikumi paredz, piemēram, to, ka gaisa kuģu dzinējus var ražot saskaņā ar 21A.14. punkta b) vai c) apakšpunkta noteikumiem? Vai dzinēja daļas var ražot arī, ja atbildību pār to uzņemas gaisa kuģa īpašniekam?

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc daļa šī komentāra ir zaudējusi aktualitāti.

Attiecībā uz daļu izlaišanu bez EASA 1 veidlapas ir paredzēts atļaut uzstādīt šīs daļas, ja tās atbilst apstiprinātajam projektam. Piemēram, automātisko dzinēju daļas, kas apstiprinātas ar gaisa kuģi, var uzstādīt, par to atbildību uzņemoties gaisa kuģa īpašniekam.

21A.377. punkta b) un c) apakšpunkts.

B iedaļā no G apakšiedaļas nesen tika svītrots trešais atzinumu līmenis. Šajā punktā tas atkal ir ietverts.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

21A.353. punkta b) apakšpunkts.

Saskaņā ar L apakšiedaļas noteikumiem kopēja projektēšanas un ražošanas organizācija nebūs tiesīga, nedrīkstēs parakstīt tās vienošanos ar citu projektēšanas organizāciju, lai paplašinātu savu primāro darbības jomu.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

21A.383. punkta c) apakšpunkts.

Pirms dažiem gadiem G apakšiedaļas tekstā tika dzēsta atsauce „saskaņā ar 21A.307. punktu”, jo tā neļāva izmantot EASA 1. veidlapu, lai pierādītu „atbilstību tikai (..)”/ „paraugam”.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.

21A.385. punkta n) apakšpunkts.

Atsauce jāmaina no „saskaņā ar 21A.383. punkta f) apakšpunktā paredzētajām tiesībām” uz „saskaņā ar 21A.383. punkta e) apakšpunktā (..)”.

*Atbilde.* Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu. Tāpēc šis komentārs ir zaudējis aktualitāti.



21A.439. Rezerves daļu ražošana.

Šajā punktā vajadzētu ietvert arī nosacījumus daļām, par kuru ražošanu atbild gaisa kuģa īpašnieks, citādi šis punkts ir pretrunā 21A.307. punkta b) un c) apakšpunktam.

*Atbilde.* *Aģentūra tam nepiekrīt. 21A.307. punkta mērķis nav mainīt tehniskās apkopes prasības. Tas neietilpst šī noteikumu izstrādes uzdevuma darbības jomā.*

Visa L apakšiedaļa.

*Luftfahrt-Bundesamt* uzskata, ka L apakšiedaļas izveidošana faktiski nedos nekādu labumu.

– Kā jau norādīts 21A.377. punkta b) apakšpunktā un 21A.383. punkta c) apakšpunktā, pastāv liels risks, ka šīs apakšiedaļas noteikumi var atšķirties no svarīgām J apakšiedaļas vai G apakšiedaļas prasībām. Ja L apakšiedaļa patiešām ir nepieciešama, tajā vajadzētu ietvert tikai nosacījumus par projektēšanas organizācijas un ražošanas organizācijas apstiprinājumu apvienošanu, saglabājot tādas prasības, kādas noteiktas J un G apakšiedaļā.

– Kādu labumu L apakšiedaļa sniegs nozarei? Plānotajai izmaksu samazināšanai ilgtermiņā varētu būt izšķirīga nozīme, jo pārskatāmās prasības nemainās un, visticamāk, šajā uzraudzības procesā iesaistīsies gan EASA (projektēšanas organizācija), gan valsts aviācijas iestādes (ražošanas organizācijas).

*Atbilde.* *Aģentūra piekrīt, ka ierosinātā L apakšiedaļa būtiski nemaina atsevišķas DOA un POA prasības. Arī Pamatregulas 20. panta 2) punkta b) apakšpunkta ii) iedaļā ir paredzēta iespēja deleģēt Aģentūrai atbildību par POA. Tāpēc tika secināts, ka L apakšiedaļa nedod pietiekamu labumu un pārlieku sarežģī regulējumu, kā norādīts šajā atsauksmju dokumentā. Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu.*

15. Apvienotās Karalistes Civilās aviācijas administrācija (UK CAA)

2. lpp., III punkta 4) apakšpunkts un IV punkts.

Komentārs. UK CAA vēlas saņemt komentāru dokumenta II daļu, kurā sniegti plašāki komentāri par visiem priekšlikumiem, I daļu un II daļu.

UK CAA sniedza dažus piemērus tam, kāpēc ir jāizprot viss CRD dokuments.

4. lpp. ietvertajam apgalvojumam, ka „the NPA was received with mixed feelings” [NPA dokuments tika vērtēts neviennozīmīgi], ir jāsniedz konteksts, norādot komentāru un EASA atbildi uz to.

*Atbilde.* *Daudzi komentāru autori ir izteikuši līdzīgus komentārus par to, ka priekšlikuma vadlīnija ir pareiza, tomēr tas neparedz gaidīto risinājumu, kas būtu līdzīgs FAA LSA sistēmai. Tā kā šajā nolūkā būtu jāmaina Pamatregula, ar BR.010 uzdevumu ir ierosināts otrais posms.*

5. lpp. iekļautā norāde par noteikumu liberalizāciju konkrētās vieglās aviācijas jomās, šķiet, atšķiras no ICAO principiem un starptautisko lidojumderīguma sertifikātu izdošanas principiem. Lai saņemtu ICAO lidojumderīguma sertifikātu, privātpersonai vai organizācijai ir jāuzņemas atbildība par ražojumu vai daļu.

*Atbilde.* *Atbilstība ICAO nosacījumiem ir svarīga, bet tā ir jāsamēro ar vēlmi turpināt vispārējas nozīmes aviācijas attīstību, saglabājot pietiekamu drošības līmeni.*

5. lpp. a) punkta 2. apakšpunkta otrajā aizzīmē iekļautā atsauce. Lai gan šķiet, ka šajā atsaucē pausts nolūks turpmākās Pamatregulas izmaiņas saskaņot ar FAA un *Transport Canada*, saskaņošanas procesu vajadzētu attiecināt arī priekšlikumu, lai sertifikācijas specifikācijām izveidotu papildu standartus.

*Atbilde.* Aģentūras nolūks ir saskaņot procesus un standartus, kad vien tas ir iespējams. Saskaņotu standartu izstrāde varētu veicināt to, ka iespējams izmantot mazāk standartu.

5. lpp., 2. apakšpunkta ceturtā aizzīme. Tas, cik pieņemami ir priekšlikumi par to, ka dažiem ELA gaisa kuģiem nebūs vajadzīgs dzinēja vai propellera tipa sertifikāts, ir atkarīgs no atļautā darbības apmēra un veida. Piemēram, tas var būt pieņemami attiecībā uz divvietīgu amatieru ražotu gaisa kuģi, bet ne attiecībā uz jaudīgāku gaisa kuģi ar IMC apstiprinājumu (piemēram, Cessna 172 un PA-28 (180)).

*Atbilde.* Šis jautājums būs jāpārskata ierosinātajā BR.010 uzdevumā.

6. lpp. b) punkta „The Opinion to Part-21 and changes compared to the NPA” [Atzinums par 21. daļu un izmaiņām salīdzinājumā ar NPA] 1. apakšpunkts.

Komentārs. NPA Nr. 2008-07 iekļautā sākotnējā koncepcija tika attiecināta uz nekomerciālām darbībām. Otrajā teikumā ietvertais piemērs norāda, ka ierosinātajās izmaiņās, kuras izklāstītas šajā komentāru analīzes dokumentā, šis princips nav ievērots. Luftfahrt-Bundesamt vēlētos par to saņemt skaidrojumu.

*Atbilde.* Ir noteikti stingrāki kritēriji EASA 1. veidlapas izmantošanai, tāpēc šo principu var piemērot arī komerciālām darbībām.

6. lpp., b) punkta 2. apakšpunkts, piezīme „CS-VLA” (otrā aizzīme).

Komentārs. Luftfahrt-Bundesamt konstatēja, ka noteikumu izstrādes uzdevumā VLA.008 tiks izskatīta CS-VLA normu paplašināšana, lai tajā iekļautu nakts vizuālo lidojumu noteikumus (VFR) un IMC, un uzskata, ka tas varētu būtiski ietekmēt šādu gaisa kuģu drošības rādītājus, tāpēc šī paplašināšana ir rūpīgi jāapsver un jāsaskaņo ar FAA un Transport Canada.

*Atbilde.* Aģentūra piekrīt tam, ka šajā uzdevumā ir jāizvērtē ietekme uz drošību. Saskaņošana ar TCCA un FAA, kā arī šo organizāciju pieredzes pārņemšana būs svarīgi apsvērumi.

7. lpp., b) punkta 2. apakšpunkts, piezīme „CS-23” (trešā aizzīme).

Komentārs. 7. grozījumā ar CS-23 Light un FAR-23 tiek apzīmēti standarti, kurus ASV valdība publicēja 1969. gada 14. septembrī. Tajā izteikts viedoklis, ka daudzi gaisa kuģi ir projektēti un izgatavoti saskaņā ar šiem standartiem un dažiem gaisa kuģiem joprojām ir pārmantotas tiesības veikt dažas izmaiņas projektiem, kas izstrādāti jau saskaņā ar agrākām prasībām. Tomēr visi gaisa kuģi, kuriem veikti būtiski pārveidojumi, vai visi jaunie gaisa kuģi kopš tā laika ir projektēti saskaņā ar jaunākiem standartiem. Tas ļauj ražotājam ņemt vērā projekta problēmas, kuras netika pienācīgi atrisinātas ar FAR-23 iepriekšējo izdevumu, piemēram, kompozītmateriālu noturība pret nodilumu un bojājumiem. JAR-23 un CS-23 standarti balstās uz 1991. gada 4. februārī pieņemto FAR 23-42. Jebkādi priekšlikumi par lidojumderīguma standarta sertifikāta CS-23 Light izveidi ir jābalsta uz jaunākajiem CS-23 standartiem, kuri ir rūpīgi saskaņoti ar FAR-23.

*Atbilde.* Prasības par lidmašīnām, kas projektētas un sertificētas saskaņā ar FAR 23. daļas 7. grozījumu, nav tikušas apstrīdētas, un šīs lidmašīnas veido lielāko pašreizējās gaisa flotes daļu. Tāpēc Aģentūra uzskata, ka šīs prasības varētu izmantot kā lidojumderīguma standartu lidmašīnām ar līdzīgu projektu, ja vien nepiemērotu prasību gadījumā (piemēram, attiecībā uz kompozītstruktūrām) tiktu grozīts sertifikācijas pamats.

7. lpp., b) punkta 2. apakšpunkts, piezīme „CS-22” (ceturtā aizzīme).

Komentārs. UK CAA uzskata, ka būtu efektīvi racionalizēt CS-VLA un pabeigt ierosinātos CS-23 Light projektēšanas standartus, pirms tiek veidots jauns standarts, piemēram, CS-23 Light. Tas jāsaskaņo FAA un Transport Canada.

*Atbilde.* CS-23 Light standarta ieviešana, pamatojoties uz FAR 23. daļas 7. grozījumu, tiek uzskatīta par pragmatisku pieeju, kuru vēlāk vajadzētu pārskatīt un, iespējams, iestrādāt, kā norādīts CRD dokumentā.

8. lpp., 3. punkts.

Komentārs. Kurā posmā vajadzēs iesniegt vienkāršoto DOA? Vai tas varētu būt nepieciešams pirms lidojumderīguma sertifikāta vai lidošanas atļaujas izdošanas?

*Atbilde.* DOA vispār nebūs obligāts. Piemērā ir aprakstīts gadījums, kad uzņēmums var sākt darboties bez DOA un atkarībā no konkrētās darbības nozares vēlāk to iegūt, lai efektīvāk uzturētu lidojumderīgumu.

10. lpp., 6. punkts „Kvalificētas iestādes” (otrā aizzīme): „the applicant should be able to propose its selected qualified entity for Agency’s approval” [pieteikuma iesniedzējam jābūt iespējai izvēlēties kvalificēto iestādi un izvirzīt to apstiprināšanai Aģentūrā].

Komentārs. UK CAA norādīja, ka EASA valde vēl nav pieņēmusi politiku par kvalificēto iestāžu izmantošanu. UK CAA ierosina, ka būs jāapsver, vai pieteikuma iesniedzēji varēs izvēlēties šķietami vienkāršāko veidu, lai saņemtu apstiprinājumu, un kādā mērā Aģentūrai vajadzētu ietekmēt akreditētās kvalificētās iestādes izraudzīšanu, pamatojoties uz ģeogrāfiskās atrašanās vietas sniegtajām priekšrocībām valodas un kultūras ziņā. Arī standartizācija būs ļoti svarīgs jautājums.

*Atbilde.* Izvēloties, kuru kvalificēto iestādi izmantot, būtu jāparedz vienāda līmeņa darbības jomas. Tas standartizācijas dēļ neļaus izmantot „vienkāršāko” sertifikācijas saņemšanas veidu.

11. lpp., b) punkta 7. apakšpunkts.

Komentārs. Saskaņā ar pārstrādāto priekšlikumu EASA 1. veidlapa vajadzīga tikai pamatkonstrukcijas daļām, lidojuma vadības ierīču daļām vai ierobežota darbmūža daļām, un ELA1 gaisa kuģu īpašniekiem būs jāuzrāda deklarācija par atbilstību apstiprinātajam projektam. Jebkurā gaisa kuģī, kam var izdot ICAO lidojumderīguma sertifikātu, ir jāizmanto daļas, kas derīgas tikai kopā ar EASA 1. veidlapu un izgatavotas tikai saskaņā ar atbilstīgi apstiprinātas tehniskās apkopes organizācijas izsniegtu atļauju. Ja ražotāji izstrādās atbilstības deklarāciju, nav skaidrs, kurš uzņemsies atbildību. Šādā veidā pārveidotiem gaisa kuģiem vajadzētu noteikt ierobežojumus attiecībā uz lidošanas atļaujas saņemšanu, un tos nevajadzētu ļaut izmantot komerclidojumiem.

*Atbilde.* Pārstrādātajā priekšlikumā ir saglabāts sākotnējais priekšlikums par ELA2, bet priekšlikumā par ELA1 ir iekļauti stingrāki nosacījumi. Īpašnieks izstrādās atbilstības apliecinājumu un uzņemsies atbildību par daļu izmantošanu savā gaisa kuģī.

14. lpp., b) punkta 10. apakšpunkts „Saskaņošana ar FAA”.

Komentārs. UK CAA piekrīt, ka EASA nevar funkcionēt kā projekta valsts, ja vien pieteikuma iesniedzēji neveic īpašus pasākumus ārpus EASA struktūras ietvariem. Tas īpaši attiecas uz ražojumiem, kuri ASV ir apstiprināti kā ICAO LSA apakškategorijas gaisa kuģi un par kuriem tiek apsvērta iespēja izdot EASA ICAO lidojumderīguma sertifikātu.

*Atbilde.* Pieņemts zināšanai. Šis jautājums ir jāizskata sīkāk.

14. lpp., 2. punkta pēdējais teikums.

Komentārs. Nav pilnīgi saprotams izteikums „The European approach of RTC or TC for LSA will not prevent European LSA exported to the US if they have not received any individual certificate of airworthiness” [Eiropas pieeja LSA ierobežota tipa sertifikātiem vai tipa sertifikātiem nekavēs Eiropas LSA eksportu uz ASV arī tad, ja šiem gaisa kuģiem nebūs izsniegts atsevišķs lidojumderīguma sertifikāts]. Ir nepieciešams papildu paskaidrojums.

*Atbilde.* Šis izteikums ir saistīts ar citātiem no Rīkojuma Nr. 8130.2F, kuri iekļauti šī CRD dokumenta I daļas punktā. Tā kā atbilstošo gaisa kuģa veidu var sertificēt vai pat izsniegt tam EASA (ierobežotu) tipa sertifikātu, tas atbilst gaisa kuģu „similar certification in its country of origin” [līdzīgai sertifikācijai to izcelsmes valstī].

Tāpēc gaisa kuģiem var izsniegt īpašu lidojumderīguma sertifikātu LSA kategorijā.

16. Kāds EASA komitejas loceklis no Austrijas

Vispārīgs komentārs/pamatojums.

Tā kā nav publicēts viss CRD dokuments — joprojām trūkst daļas ar komentāriem un EASA atbildēm uz tiem (šī daļa nav pieejama EASA mājaslapā) —, atsauksmju iesniegšanas laiks tiek uzskatīts par pārāk īsu.

Priekšlikums.

Ir jāpagarina atsauksmju iesniegšanas laiks par šo CDR dokumentu, jo CRD daļa ar ieinteresēto personu komentāriem, kā arī EASA atbildēm vēl nav publicēta.

*Atbilde.* Aģentūra tam nepiekrīt. Parasti Aģentūra nepublicē CRD divās daļās, taču šoreiz izmantoja šādu iespēju, lai zināmā mērā kompensētu novēloto publicēšanu. Ir ieguldīts liels darbs, lai CRD I daļā precīzi atspoguļotu galvenos komentārus un pievienotu atzinuma projektu, kas balstīts uz visu komentāru izvērtējumu. Tāpēc I daļa ir pamatots dokuments, kurā ietvertas atsauksmes par atzinumu, un tā, iespējams, ir pārskatāmāka un labāk izprotama nekā 500 lappušu garā CRD II daļa.

B apakšdaļa.

21A.14. punkts.

Komentārs/pamatojums/priekšlikums.

Šajā punktā iekļautajām definīcijām ir jāatbilst definīcijām, kuras tiks piemērotas citām īstenošanas noteikumu attiecīgajām daļām.

M daļā iekļautajai ELA1 definīcijai ir jāaskan ar 21. daļā iekļauto definīciju.

*Atbilde.* Šajā atzinumā ir ietverts priekšlikums par M daļas grozīšanu.

c) 7. virzuldzinējs.

Komentārs. Vai ELA sertificēšanas procesu var izmantot visiem virzuldzinējiem, pat tiem, kuri netiek izmantoti 21A14. punkta c) apakšpunktā norādītajiem ražojumiem, un pat ļoti sarežģītiem dzinējiem ar FADEC un turbokompresoru?

*Atbilde.* Aģentūra tam piekrīt. 21A.14. punkta c) apakšpunkts ir labots, lai paredzētu, ka 21A.14. punkta c) apakšpunktā norādītajos gaisa kuģos drīkst uzstādīt tikai dzinējus un propellerus.

21A.47. punkts.

Jāprecizē, vai iespējams nodot gaisa kuģa tipa sertifikātu, kuram Aģentūra ir apstiprinājusi sertifikācijas programmu, ja nav izpildītas 21A.14. punktā noteiktās prasības par atbilstību un jaunajam tipa sertifikāta turētājam nav AP-DOA vai DOA. (Sk. arī 21A.116. punktu.)

*Atbilde.* Aģentūra apstiprina sertifikācijas programmu tad, kad atbilstības prasības ir izpildītas. To paredz 21A.14. punktā veiktās izmaiņas.

Tomēr nodošana ir iespējama tikai tādā gadījumā, ja attiecīgā fiziskā vai juridiskā persona spēj izpildīt pienākumus, kas noteikti 21A.47. punktam ierosinātajos grozījumos (sk. CRD Nr. 2008-06).

D apakšiedaļa.

21A.98. punkta a) apakšpunkts.

Komentārs/pamatojums.

Šis apakšpunkts ir neskaidrs. Tā piemērojamība, kā jau minēts, ir maldinoša un var izraisīt atšķirīgas interpretācijas. Šis punkts kontekstā ar 21A.14. punktu pieteikuma iesniedzējiem var radīt neskaidrības.

Priekšlikums.

Tiek ierosināts punktā par piemērojamību izmantot aizzīmes.

*Atbilde. Aģentūra daļēji tam piekrīt. Punkts ir pārveidots, lai uzlabotu tā saprotamību.*

D apakšiedaļa.

21A.98. punkta b) un c) apakšpunkts.

Komentārs.

Tiek izteikts vispārīgs komentārs par to, ka sertifikācijas specifikāciju izmantošana vispārējiem apstiprinājumiem, kā norādīts šajā apakšpunktā, neatbilst Pamatregulai Nr. 216/2010 un pārsniedz EASA atbildības jomu.

*Atbilde. Ierosinātās sertifikācijas specifikācijas par standarta remontiem attieksies uz konkrētiem remontiem vai pārveidojumiem, nevis vispārējiem apstiprinājumiem. EASA pienākums ir izstrādāt sertifikācijas specifikācijas un attiecīgos līdzekļus atbilstības panākšanai, ko izmantos sertifikācijas procesā. (Pamatregulas 19. pants). Tāpēc standarta izmaiņu sertifikāšanai tiks izstrādātas šīs jaunās sertifikācijas specifikācijas.*

L apakšiedaļa.

Komentārs/pamatojums.

Šī apakšiedaļa netiek atbalstīta, jo tā palielina birokrātisko slogu gaisa kuģu kopienai, uz kuru attiecas šīs apakšiedaļas prasības.

L apakšiedaļā vajadzētu iekļaut tikai tādus jautājumus kā darbības joma, atbilstība, piemērošana, apstiprinājumu izdošana un nodošana.

Nevajadzētu iekļaut detalizētas prasības par DOA un POA apstiprinājumiem. Būtu jāiekļauj tikai atsauce uz F, G vai J apakšiedaļu.

Apstiprināšanas process nedrīkst atšķirties no šajā apakšiedaļā noteiktā, ir jāparedz vienkāršāka iespēja, kā saskaņā ar F apakšiedaļas noteikumiem saņemt organizācijas apstiprinājumus ražošanai, un jābūt pieejamām DOA alternatīvām procedūrām. Jānorāda tikai tās prasības, kuras ir mazāk ierobežojošas nekā F, G vai J apakšiedaļā minētās prasības.

*Atbilde. Aģentūra piekrīt, ka ierosinātā L apakšiedaļa būtiski nemaina atsevišķas DOA un POA prasības. Arī Pamatregulas 20. panta 2) punkta b) apakšpunkta ii) iedaļā ir paredzēta iespēja deleģēt Aģentūrai atbildību par POA. Tāpēc ir secināts, ka L apakšiedaļa nedod pietiekamu labumu un pārlieku sarežģī regulējumu, kā norādīts šajā atsauksmju dokumentā. Aģentūra ir nolēmusi atsaukt priekšlikumu par L apakšiedaļu.*

21A.436. Standarta remonts.

Piemērojamība. Sk. komentāru par 21A.98. punktu.

*Atbilde. Aģentūra daļēji tam piekrīt. Punkts ir pārveidots, lai uzlabotu tā saprotamību.*

CS-23 Light.

Komentārs. Jāprecizē, vai ierosinātā piemērojamība un tehniskais saturs atbilst ICAO 8. pielikuma noteikumiem.

Atbilde. CS-23 Light atbilst ICAO 8. pielikuma noteikumiem.