



2011 m. kovo 18 d.

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

Nuomonė Nr. 01/2011

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles,

IR

dėl Komisijos reglamento, kuriuo iš dalies keičiamas Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo

„ELA procesai“ ir „standartiniai pakeitimai ir remonto darbai“

Santrauka

Ši nuomonė pirmiausia susijusi su bendrąja aviacija; toliau nurodyti joje nagrinėjami klausimai.

Nustatomas supaprastintas ir proporcingesnis Europos lengvųjų orlaivių (ELA) sertifikavimo procesas. Pareiškėjas, pateikiantis paraišką orlaivio ELA1 (pvz., iki 1 200 kg lėktuvų) tipo pažymėjimui gauti, projekto tinkamumą gali įrodyti naudodamas sertifikavimo programą. Todėl mažosioms įmonėms nebereikės pereiti sunkaus ir ilgai trunkančio projektavimo organizacijos patvirtinimo (angl. *Design Organisation Approval, DOA*) įsigijimo administracinio proceso, kartu pereinant sertifikavimo procesą. Šis pakeitimas bus naudingas naujiems pareiškėjams, pateikiantiems paraišką orlaivio ELA1 tipo pažymėjimui gauti.

Nustatoma standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų koncepcija. Šia naująja koncepcija panaikinamas reikalavimas pereiti standartiniais laikomų pakeitimų ir remonto darbų projekto patvirtinimo procesą. Šiuo tikslu į naująją sertifikavimo specifikaciją (angl. *Certification Specification, CS*) bus įtrauktas standartinių pakeitimų ir remonto darbų katalogas. Naujoji koncepcija padės sumažinti administracinę naštą, bet saugos lygis išliks toks pat aukštas. Ši taisyklė gali būti naudinga visiems mažų orlaivių savininkams ir (arba) naudotojams.

Pagal dabartines taisykles EASA 1 forma yra būtina išankstinė bet kokių keičiamųjų dalių įmontavimo į orlaivį sąlyga. Vis dėlto kai kurios orlaivio ELA dalys ir prietaisai gaminami aviacijos teisės aktais nereglamentuojamuose pramonės sektoriuose. Gamintojai, kurių veikla nereglamentuojama, negali išleisti šių dalių su EASA 1 forma. Tai netaikoma naujam orlaiviui, nes šiuo atveju dalis priima patvirtinta gamybinė orlaivio gamintojo organizacija. Vis dėlto keičiamosios dalys paprastai įsigyjamos tiesiai iš tiekėjo. Vykdam EASA 1 formos įsipareigojimą, šias dalis tuo atveju, kai jų pridėtinė vertė ne visada bus numatoma, vis tiek turės išleisti patvirtintos gamybinės organizacijos. Šioje nuomonėje numatoma galimybė orlaivių ELA savininkams leisti įmontuoti tam tikras saugos atžvilgiu ne pačias svarbiausias dalis be EASA 1 formos. Šiuo pakeitimu siekiama sumažinti reglamentavimo naštą tiek, kiek proporcinga atsižvelgiant į riziką saugai.

Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003¹ priedą (toliau – 21 dalis), visų pirma nustatyti supaprastintą ir proporcingesnį Europos lengvųjų orlaivių (ELA) sertifikavimo procesą. Siekiant išlaikyti nuoseklumą su 21 dalimi taip pat siūloma, kad Komisija iš dalies pakeistų Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003² ir priedo M ir 145 dalis.
2. Ši nuomonė priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – agentūra) valdančiosios tarybos nustatytos tvarkos³ pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008⁴ (toliau – pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatas.

II. Konsultacijos

3. Pastaraisiais metais Europoje sumažėjo „klasikinės“ pramoginės aviacijos veikla ir itin lengvų orlaivių judėjimo plėtra Europoje. Iš pramonės atstovų ir naudotojų atsiliepimų matyti, kad rekreacinių orlaivių reglamentavimo sistema palaipsniui tapo per sudėtinga susijusios veiklos pobūdžio atžvilgiu, o šių tipų orlaivių projektuotojams ir gamintojams užkrauta sunki reglamentavimo našta.
4. Siekdama išspręsti šias problemas Agentūra nustatė taisyklių rengimo užduotį MDM.032. Atsižvelgdama į plačią užduoties aprėptį 2006 m. Agentūra pateikė išankstinį pranešimą apie pasiūlytą pakeitimą (angl. *Notice of Proposed Amendment, NPA*), kad būtų galima aptarti geresnio bendrosios aviacijos reglamentavimo koncepciją. Atsižvelgdama į atsiliepimus dėl šio išankstinio NPA, MDM.032 grupė parengė geresnio bendrosios aviacijos reglamentavimo koncepciją. Ši koncepcija susijusi su pirminiu ir nepertraukiamuoju tinkamumu skraidyti, bendrosios aviacijos veikla ir licencijavimu.
5. Agentūra taip pat atsižvelgė į Federalinės aviacijos administracijos (angl. *Federal Aviation Administration, FAA*) nustatytą lengvųjų sportinių orlaivių (angl. *Light Sport Aircraft, LSA*) taisyklę, kurioje atkreiptas dėmesys į mažesnę derinimą tarp Agentūros ir FAA reglamentuojant rekreacinę aviaciją. Dauguma JAV LSA tipų kilę iš Europos, bet jų negalima teisėtai naudoti Europos Sąjungoje, nebent jų kilimo svoris yra mažesnis nei 450 kg (todėl jiems taikomas pagrindinio reglamento II priedas) arba jie sertifikuoti pagal CS-VLA (angl. *Very Light Aeroplane* – labai lengvas orlaivis) ar kitą didesnę kodą.
6. Kaip geresnio bendrosios aviacijos reglamentavimo koncepcijos dalį MDM.032 grupė apsvarstė kelias pirminio tinkamumo skraidyti galimybes. 2008 m. balandžio 18 d. paskelbtame NPA Nr. 2008-07 grupė dėl pirminio tinkamumo skraidyti siūlė:

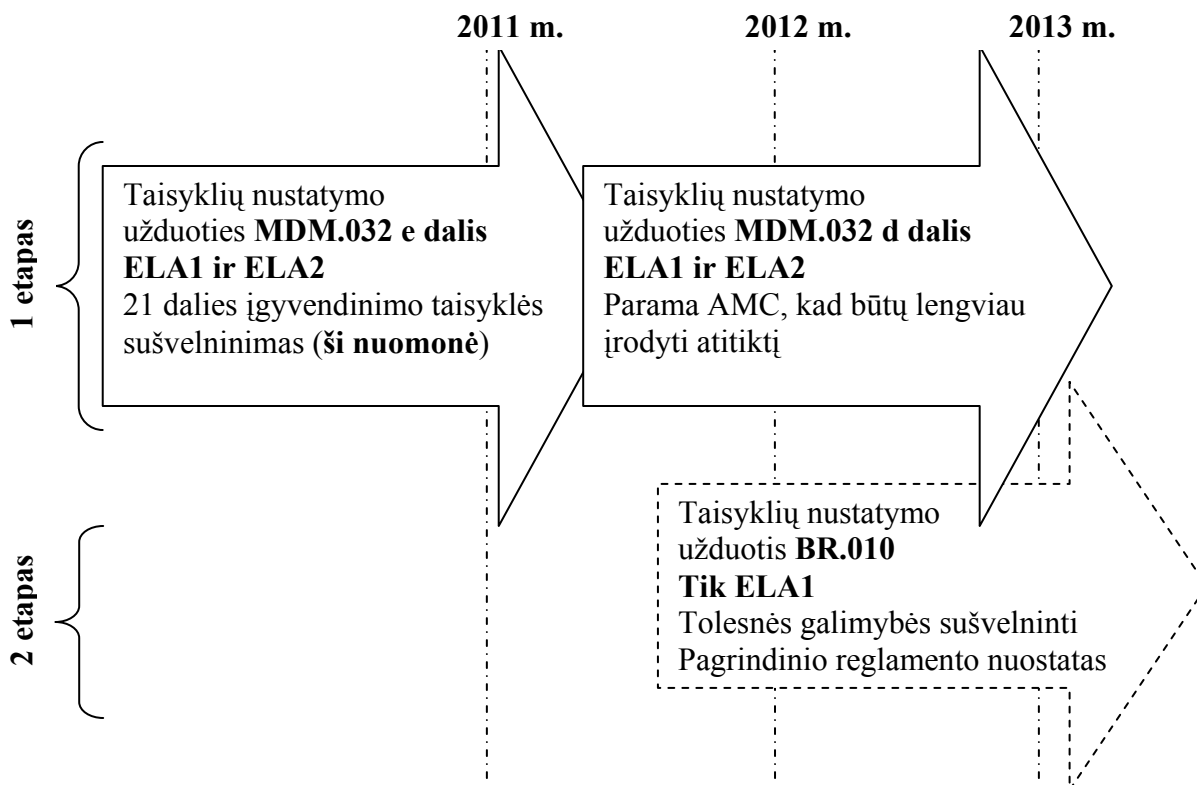
¹ 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 9 27, p. 6). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. lapkričio 30 d. Reglamentu (EB) Nr. 1194/2009 (OL L 321, 2009 12 6, p. 5).

² 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktu, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2010 m. spalio 27 d. Reglamentu (EB) Nr. 962/2010 (OL L 281, 2010 10 27, p. 78).

³ Valdančiosios tarybos sprendimas dėl agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo reikalavimų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos. EASA MB 08-2007, 2007 6 11 (Taisyklių rengimo tvarka).

⁴ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008 3 19, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2009 m. spalio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1108/2009 (OL L 309, 2009 11 24, p. 51).

- nekeisti Komisijos reglamento (EB) Nr. 1702/2003 II priedo (toliau – 21 dalis) orlaivių (ypač itin lengvų) taikymo srities ir šiems orlaiviams netaikyti šio reglamento;
 - sukurti paprastesnę nauju Europos lengvųjų orlaivių (ELA) procesu pagrįstą reglamentavimo sistemą ir numatyti standartinių pakeitimų ir remonto darbų koncepciją;
 - padalyti paprastesnę ELA reglamentavimo sistemą į du procesus:
 - o ELA1, skirtą lėktuvams, sklandytuvams arba motoriniams sklandytuvams, nepriskirtiems sudėtingiems varikliu varomiems lėktuvams, kurių didžiausias kilimo svoris yra iki **1 200 kg**;
 - o ELA2, skirtą lėktuvams, sklandytuvams arba motoriniams sklandytuvams, nepriskirtiems sudėtingiems varikliu varomiems lėktuvams, kurių didžiausias kilimo svoris yra iki **2 000 kg**.
7. Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2008-07 pasiūlytas naujas daug paprastesnis orlaivių, susijusių gaminių, dalių ir prietaisų reglamentavimo ELA procesas. Siekiama toliau išduoti šio tipo ir atskirų orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimus. Taigi, naujajam procesui būtų taikomi esami 21 dalies principai.
 8. Iki termino pabaigos – 2008 m. liepos 18 d. – Agentūra gavo 843 pastabas iš 79 nacionalinių aviacijos institucijų, profesinių organizacijų ir privačių įmonių.
 9. Daug pastabų pateikėjų išreiškė nuomonę, kad pranešimu apie pasiūlytą pakeitimą nepasiekta to, ko jie tikėjosi, t. y. kad sertifikavimas būtų panašus į JAV sertifikavimą (lengvųjų sportinių orlaivių taisyklę), neapimančią organizacijų patvirtinimų arba esminio Federacinės aviacijos administracijos (FAA) dalyvavimo. Vis dėlto šias pastabas daugiausia pateikė tos suinteresuotosios šalys, kurioms taikomas ELA1 procesas.
 10. Todėl Agentūra NPA Nr. 2008-07 atsakymo į pastabas dokumente (angl. *Comment Response Document*, CRD) pasiūlė svarbų strateginį pasiūlymų pakeitimą. Pasiūlytas analogiškas antras taisyklių rengimo etapas, o galimybės dar labiau sušvelninti šios orlaivių ELA1 kategorijos reglamentavimo tvarką siekiant, kad ji būtų panašesnė į FAA LSA taisykles, bus nagrinėjamos atliekant taisyklių rengimo užduotį BR.010. Kartu būtų sparčiau nagrinėjami NPA Nr. 2008-07 pasiūlymai dėl ELA1 ir ELA2, kad būtų galima kuo greičiau supaprastinti esamą 21 dalies sertifikavimo procesą.



11. Agentūra nusprendė padalyti NPA Nr. 2008-07 CRD, kad galėtų aiškiau pranešti apie šį dviejų etapų metodą ir pateikti išsamią diskusijų santrauką, išvadas ir galutinį teksto pasiūlymą dėl 21 dalies pakeitimų, siekiant supaprastinti esamą sertifikavimo procesą. Manoma, kad nors, kaip matyti ir iš šios nuomonės priede pateiktų nepritariančių atsiliepimų, konsultacijos dėl šios strategijos pagerėjo ir kartu paspartėjo šioje nuomonėje pasiūlytų 21 dalies pakeitimų procesas.
12. 2010 m. lapkričio 25 d. paskelbta atskira NPA Nr. 2008-07 CRD II dalis, kurioje pateiktos visos 843 pastabos, atsakymai ir galutinis pasiūlytų naujųjų iki 600 kg lėktuvams ELA1 taikytinų sertifikavimo specifikacijų (CS-LSA) tekstas. Šias naująsias CS-LSA planuojama paskelbti 2011 m. pradžioje; jose taikomi FAA LSA taisyklėse nustatyti pramonės standartai.
13. Rengiantis Agentūros siūlomam antrajam etapui (užduočiai BR.010) atliktas kelių valstybių narių esamų nacionalinių itin lengvų orlaivių reglamentavimo sistemų ir saugos duomenų tyrimas. Siekiama nustatyti, ar galima pasimokyti iš šių reglamentavimo sistemų, kurios taikomos į lėktuvus ELA1 panašių kategorijų orlaiviams. Šo tyrimo rezultatai padės tirti galimybes atliekant užduotį BR.010.
14. Šioje nuomonėje siūlomų Agentūros pasirinktų 21 dalies pakeitimo skatinimo veikslių pranašumai ir trūkumai yra šie:
 - visų ELA1 ir ELA2 orlaivių sertifikavimo proceso supaprastinimas, paliekant tipo pažymėjimą arba riboto galiojimo tipo pažymėjimą;
 - per šį taisyklių rengimo procesą apie pakeitimus sužinoma iš karto;
 - standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų koncepcija numatyta:
 - a. ELA1 ir ELA2 orlaiviams;

- b. lėktuvams, kurių didžiausioji kilimo masė (MTOM) yra 5 700 kg arba mažesnė, ir
 - c. sukasparniams, kurių MTOM yra 3 175 kg arba mažesnė;
- manoma, kad šis pasiūlymas nėra geriausias sprendimas ELA1, todėl reikia daugiau laiko naujam pasiūlymui parengti;
 - ir toliau taikomas Komisijos priimtas Mokesčių ir rinkliavų reglamentas, nors suinteresuotosios šalys mano, kad dėl jo labai sunku sertifikuoti naujus orlaivius ir esamų orlaivių pakeitimus arba remonto darbus; pasiūlyta, kaip ir Jungtinėse Amerikos Valstijose, taikyti nedideliu skrydžių bilietų mokesčiu pagrįstą finansavimą; tokia sistema bus galima užtikrinti EASA sistemos finansavimą labai nedidinant skrydžių bilietų kainos.
15. Šios nuomonės priede pateikti atsiliepimai dėl CRD Nr. 2008-07 I dalies ir, kad būtų paprasčiau, kai kurių jų vertimas arba išsami santrauka. Atsiliepimus pateikė iš viso septynios bendrosios aviacijos ELA1 sektoriaus asociacijos, šešios Europos institucijos, FAA ir du asmenys.
16. Daugiausia dabartiniu pasiūlymu nusivylę ELA1 kategorijos veikla užsiimantys suinteresuotieji subjektai. Jų nuomone, taip nepavyks palengvinti jų bendruomenės padėties; be to, šio pakeitimo rengimas per ilgai užtruko. Agentūra jau atsakymo į pastabas dokumente nurodė, jog akivaizdu, kad pasiūlyti 21 dalies pakeitimai tikrai nebus galutinis sprendimas. Todėl siūloma imtis tolesnių veiksmų siekiant persvarstyti galimybes, jei prireiktų keisti pagrindinį reglamentą. Vis dėlto tai neįeina į šioje nuomonėje pateikto pasiūlymo taikymo sritį.
17. Atsiliepimuose dėl CRD I dalies išreikšta nuomonė, kad naujajame 21 dalies L poskyryje pasiūlytas bendras projektavimo ir gamybos patvirtinimas nėra toks naudingas, kokio tikėjosi pramonės atstovai. Manoma, kad pasiūlytas L poskyris per daug sudėtingas. Ilgainiui gali atsirasti neatitikimų dėl projektavimo organizacijos patvirtinimo (DOA) ir gamybinės organizacijos patvirtinimo (angl. *Production Organisation Approval*, POA) su esamais 21 dalies poskyriais. Taip pat manoma, kad dėl to daugėja biurokratijos. Apsvarčiusi šiuos atsiliepimus, Agentūra padarė išvadą, kad įtraukus naująjį tik ELA1 ir ELA2 kriterijus atitinkantiems orlaiviams taikytiną L poskyrį 21 dalis tampa per sudėtinga ir kad jis organizacijoms mažai naudingas arba visai nenaudingas. Taip pat akivaizdu, kad pasiūlymas dėl bendro projektavimo ir gamybos patvirtinimo priklauso nuo to, kaip valstybė narė taiko pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktį. Bendrą patvirtinimą būtų galima išduoti tik valstybei narei paprašius, kad Agentūra prisiimtų atsakomybę už tam tikros gamybinės organizacijos patvirtinimą toje valstybėje narėje. Iš tikrųjų pagal pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktį bendras projektavimo ir gamybos patvirtinimas jau galimas taikant dabartines įgyvendinimo taisykles. Valstybei narei sutikus taikyti šią nuostatą, Agentūra derina POA ir DOA priežiūrą ir galbūt išduoda vieną bendrą patvirtinimą. Todėl pasiūlytas L poskyris atšauktas.

III. Agentūros nuomonės turinys

18. Šioje nuomonėje kiek įmanoma atsižvelgiama į pasiūlymus, kuriuos pateikė suinteresuotosios šalys ir institucijos, dalyvavusios konsultacijose ir pateikusios atsiliepimus dėl NPA Nr. 2008-07 CRD I dalies. Toliau pristatomi CDR Nr. 2008-07 I dalyje pateikti pasiūlyto, jei taikoma, kiekvienos Reglamento (EB) Nr. 1702/2003 ir I priedo (21 dalies) dalies pakeitimo pakeitimai. Redakciniai pataisymai atskirai nenurodyti.

19. Reglamentas (EB) 1702/2003

Siekiant aiškiau išdėstyti 21 dalies reikalavimus, 1 straipsnyje pateikiami orlaivių ELA1 ir ELA2 apibrėžimai.

20. 21 dalis**21A.14 Tinkamumo įrodymas**

CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktame galutiniame 21 dalies tekste 21A.14 dalies c punktas, kaip ir 21A.14 dalies b punktas, netinkamai pakeistas variklių ir oro sraigčių atžvilgiu. Šioje dalyje reikėtų leisti naudoti tik variklių ir oro sraigčių, įmontuotų į joje nurodytus orlaivius, sertifikavimo programą. 21A.14 dalies b ir c punktai pataisomi ir supaprastinami pateikiant 1 straipsnyje pateiktus orlaivių ELA1 ir ELA2 apibrėžimus.

21A.35 Skrydžio bandymai

Atsižvelgiant į CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktą galutinį tekstą, į šios dalies b punktą įtraukiami orlaiviai ELA1 ir ELA2.

21A.90A Taikymo sritis

Pakeičiamas šios dalies numeris ir į šio poskyrio taikymo sritį įtraukiami standartiniai pakeitimai.

21A.90B Standartiniai pakeitimai

Siekiant aiškiai atskirti pakeitimų patvirtinimo procesą nuo standartinių pakeitimų, kuriems tokio patvirtinimo proceso nereikia, reikalavimas performuluojamas ir pakeičiamas jo numeris (CRD Nr. 2008-07 I dalyje žr. 21A.98). Be to, tekstas supaprastinamas pateikiant 1 straipsnyje pateiktus ELA1 ir ELA2 apibrėžimus.

21A.112B Tinkamumo įrodymas

Atsižvelgiant į CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktą galutinį tekstą, pateikiama nuoroda į naują 21A.14 dalies c punktą.

21A.116 Teisė perleisti

Atsižvelgiant į CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktą galutinį tekstą, reikalavimas iš dalies pakeistas orlaivio ELA1 atžvilgiu.

21A.307 Įmontuoti skirtų dalių ir prietaisų išleidimas

Į CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktą galutinį tekstą buvo klaidingai įtrauktas c punktas, kurį jau apėmė b punktas. Todėl c punktas išbrauktas.

Reikalavimas performuluotas pateikiant 1 straipsnyje pateiktus orlaivių ELA1 ir ELA2 apibrėžimus. Be to, įtrauktas specialus dalių, pagamintų savininko atsakomybe, identifikavimo reikalavimas.

L POSKYRIS. Bendras 21A.14 dalies b ir c punktuose apibrėžtų už orlaivių projektavimą ir gamybą atsakingų organizacijų patvirtinimas

Šio naujo poskyrio pasiūlymas atšauktas.

21A.431A Taikymo sritis

Ši dalis Atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2008-07 nepakeista; pakeistas tik jos numeris ir į šio poskyrio taikymo sritį įtraukti standartiniai remonto darbai.

21A.431B Standartiniai remonto darbai

Siekiant aiškiai atskirti remontų patvirtinimo procesą nuo standartinių remonto darbų, kuriems tokio proceso nereikia, reikalavimas performuluotas ir pakeistas jo numeris

(CRD Nr. 2008-07 I dalyje žr. 21A.436 dalį). Be to, tekstas supaprastinamas pateikiant 1 straipsnyje pateiktus ELA1 ir ELA2 apibrėžimus.

21A.432B Tinkamumo įrodymas

Atsižvelgiant į CRD Nr. 2008-07 I dalyje pateiktą galutinį tekstą, reikalavimas iš dalies pakeistas – įtraukta galimybė įrodyti orlaivio ELA1 tinkamumą naudojant sertifikavimo programą.

21A.439 Remonto dalių gamyba

Šis reikalavimas iš pradžių pakeistas įtraukiant naują L poskyrį. Pakeitimas atšauktas, todėl ši dalis nekeičiama.

21A.441 Remonto atlikimas

Šis reikalavimas iš pradžių pakeistas įtraukiant naują L poskyrį. Pakeitimas atšauktas. Formuluoję „techninės priežiūros organizacijos“ pakeičiama nuoroda į M ir 145 dalis siekiant išvengti nenumatytų šių dalių apribojimų.

P ir Q POSKYRIAI

Pasiūlyti šių poskyrių dalių pakeitimai atšaukti atšaukus L poskyrį.

B SKIRSNIS

Pasiūlyti šių poskyrių dalių pakeitimai atšaukti atšaukus L poskyrį.

21. Kad Reglamento 1702/2003 nuostatos derėtų su **Komisijos reglamento (EB) 2042/2003 nuostatomis**, siūloma iš dalies pakeisti ne tik Reglamento (EB) 1056/2008 M.A.501 dalies a punktą, bet ir Komisijos reglamentą (EB) 2042/2003. Šiais pakeitimais atsižvelgiama į naująjį ELA1 apibrėžimą, naująją 21A.307 dalies b punkte nurodytų dalių kategoriją ir nustatytus standartinius pakeitimus bei standartinius remonto darbus.

2 straipsnio k dalis iš dalies keičiama pataisant ELA1 apibrėžimą pagal naują šioje nuomonėje siūlomą Reglamentui 1702/2003 numatytą apibrėžimą. Įgyvendinus šiuos pakeitimus bus galima naudotis visomis 21 dalyje nurodytomis galimybėmis.

22. **M dalis**

M.A.302 Orlaivių techninės priežiūros programa

Šios dalies d punktas iš dalies keičiamas siekiant užtikrinti, kad techninės priežiūros programoje būtų atsižvelgiama į standartinių pakeitimų ir remonto darbų sertifikavimo specifikacijose nurodytus nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymus.

M.A.304 Keitimų ir remonto darbų duomenys

Ši dalis iš dalies keičiama įtraukiant standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų sertifikavimo specifikacijas, kurias turi išduoti Agentūra.

M.A.502 Komponento techninė priežiūra

Ši dalis iš dalies keičiama nustatant 21A.307 dalies b punkte nurodytų komponentų techninės priežiūros sąlygas ir paaiškinant, kad atlikus techninę priežiūrą šiems komponentams EASA 1 formos išduoti negalima.

M.A.613 Komponento išleidimo naudoti pažymėjimas

Ši dalis iš dalies keičiama paaiškinant, kad atlikus techninę priežiūrą 21A.307 dalies b punkte nurodytiems komponentams EASA 1 formos išduoti negalima.

M.A.614 Techninės priežiūros užrašai

Šios dalies b punktas iš dalies keičiamas siekiant suderinti su duomenimis, kurie naudojami standartiniams pakeitimams ir remonto darbams, kuriems netaikomas 21 dalies patvirtinimo procesas.

M.A.710 Tinkamumo skraidyti patikra

Šios dalies a punkto 6 papunkčio formuluotė iš dalies keičiama siekiant, kad ji būtų suderinta su standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų koncepcija.

M.A.802 Komponento išleidimo naudoti pažymėjimas

Ši dalis iš dalies keičiama paaiškinant, kad atlikus techninę priežiūrą 21A.307 dalies b punkte nurodytiems komponentams EASA 1 formos išduoti negalima.

M.A.902 Tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo galiojimas

Šios dalies b punkto 5 papunkčio formuluotė iš dalies keičiama siekiant, kad ji būtų suderinta su standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų koncepcija.

23. 145 dalis

145.A.42 Komponentų priėmimas

Šios dalies a punktas iš dalies keičiamas įtraukiant 21A.307 dalies c punkte nurodytus komponentus ir jų montavimo sąlygas.

145.A.50. Techninės priežiūros sertifikavimas

Ši dalis iš dalies pakeičiama paaiškinant, kad atlikus techninę priežiūrą 21A.307 dalies b punkte nurodytiems komponentams EASA 1 formos išduoti negalima.

145.A.55 Techninės priežiūros užrašai

Šios dalies b punktas iš dalies keičiamas suderinant su duomenimis, kurie naudojami standartiniams pakeitimams ir standartiniams remonto darbams.

145.A.65 Sauga ir kokybės politika, techninės priežiūros procedūros ir kokybės užtikrinimo sistema

Šios dalies b punkto formuluotė iš dalies keičiama siekiant, kad ji būtų suderinta su standartinių pakeitimų ir standartinių remonto darbų koncepcija.

2011 m. kovo 18 d., Kelnas

P. GOUDOU
Vykdomasios direktorius

PRIEDAS. Atsiliepimai dėl CRD Nr. 2008-07

1) Vienas asmuo pateikė šias pastabas.

- Deja, rengiant pirminę geresnio reglamentavimo koncepciją dabartinės 21 dalies taisyklės tik pataisytos. Nors šie pasiūlymai naudingi, jais nepavyks išgelbėti bendrosios aviacijos (toliau – BA). Teigiama, kad taikant tokią mažiau biurokatišką nacionalinę sistemą, kaip *deutsche Luftrecht*, arba išplėtus II priedo taikymo sritį iki 2 000 kg didžiausiojo kilimo svorio būtų galima užtikrinti geresnį bendrosios aviacijos reglamentavimą.

Atsakymas. Atsakymo į pastabas dokumente Agentūra nurodė, kad pasiūlyti 21 dalies pakeitimai tikrai nebus galutinis sprendimas. Taigi, prireikus keisti pagrindinį reglamentą bus imamas tolesnių veiksmų siekiant persvarstyti galimybes. Šiuos pakeitimus būtų galima įgyvendinti taip, kaip siūloma šiame atsiliepime. Pagrindinio reglamento lygmens pakeitimas tikriausiai šiek tiek užtruks.

- Manoma, kad bendrajai aviacijai netinka dabartinė atskirų projektavimo, gamybos, licencijų, techninės priežiūros ir veiklos taisyklių koncepcija. Ja sukuriama neišsamios ir BA veikla užsiimantiems žmonėms bei organizacijoms per sudėtingos taisyklės. Jei galima nustatyti naujus techninius konkrečių svorio klasių standartus, kodėl negalima parengti specialių bendrosios aviacijos taisyklių?

Atsakymas. Priėmus pasiūlytą pakeitimą pagal dabartinį pagrindinį reglamentą principų keisti negalima. Todėl projektavimui ir gamybai ir toliau taikomos skirtingos taisyklės.

- **Rinkliavos ir mokesčiai**, kurie vis dar taikomi BA organizacijoms, yra per dideli. Finansavimą siūloma grįsti, kaip Jungtinėse Amerikos Valstijose, nedideliu skrydžių bilietų mokesčiu. Taikant tokią sistemą bus galima užtikrinti EASA sistemos finansavimą labai nedidinant skrydžių bilietų kainos.

Atsakymas. Agentūra perduos šį pasiūlymą Komisijai apsvarstyti.

- **Projektavimo pajėgumo įrodymas.** Sertifikavimo programos naudojimas vertinamas palankiai su sąlyga, kad programa išliks minimali. Alternatyvių DOA procedūrų (angl. *alternative procedures to DOA*, APDOA) sistema iš pradžių taip pat buvo palyginti nebiurokatiška, bet kartais ji įgyvendinama taip, kad nebetinka mažiems projektams. Taip pat siūloma vietoj organizacijos DOA sukurti asmens projekto patvirtinimą.

*Atsakymas. Agentūra pripažįsta problemą, kad BA organizacijai gali būti per sunku įgyvendinti dabartinius projektavimo organizacijos reikalavimus. Todėl Atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2008-07 Agentūra siūlo parengti DOA priimtinas laikymosi priemones (angl. *acceptable means of compliance, AMC*), kuriomis būtų palengvinamas įrodymas. Tai bus naudinga todėl, kad patvirtinta projektavimo organizacija galės naudotis visomis teisėmis. Asmenų projekto patvirtinimo pasiūlymas šiame etape nesvarstytas, nes EASA metodas yra organizacijų patvirtinimai.*

- **Dalys, kurioms nereikia EASA 1 formos.** Tai laikoma teigiamu pokyčiu.

Klausimas. Kodėl reikia patvirtintos įrangos montavimo patvirtinimo, kai jis apima ir įmontavimo nurodymus? Dėl montavimo patvirtinimo proceso ir sąnaudų negalima įgyvendinti tokios šiuolaikiškos įrangos, kaip FLARM, kuria būtų galima padidinti saugą. Kiek nelaimingų atsitikimų šiuo metu atsitinka dėl techninių priežasčių?

Atsakymas. Agentūra dėkoja pastabų pateikėjui už pritarimą šiam pasiūlymui. Sutinkame, kad BA standartinių pakeitimų įdiegimas turėtų būti paprastesnis. Todėl tai įtraukta į šį pasiūlymą (žr. kitą dalį). Agentūra pritaria, kad dauguma nelaimingų BA atsitikimų yra susiję su eksploatavimu.

• **Standartiniai pakeitimai ir remonto darbai.** Iš esmės šiam pokyčiui pritariama. Vis dėlto atrodo, kad jo įgyvendinimo būdas yra biurokratinis. FAA AC 43-13 yra pragmatinis dokumentas, todėl nepitariama, kad reikia naujų sertifikavimo specifikacijų.

Atsakymas. Agentūra siūlo nustatyti naujas standartinių pakeitimų ir remonto darbų CS, kurioms būtų naudojami FAA AC 43-13 duomenys. Vis dėlto teisinis statusas yra ne toks pat, kaip FAA Advisory Circular statuso, nes CS apims išsamius remonto darbus ir pakeitimus, kuriems nereikia patvirtinimo proceso. Šių CS rengimas ir paskelbimas gali atrodyti biurokratinis; vis dėlto Agentūra gali paskelbti patvirtintus savo kompetencijos srities projektus, kuriuos galima įgyvendinti neturint kiekvieno atskiro remonto arba pakeitimo patvirtinimo.

2) Didžiosios Britanijos sklandymo asociacija (angl. *British Gliding Association*) ir Europos sklandymo sąjunga pateikė vienodus atsiliepimus.

Standartiniai pakeitimai ir remonto darbai. Net lengvųjų sportinių orlaivių atžvilgiu iš dalies pakeistoje 21 dalyje laikomasi pernelyg supaprastintos teisinės nuomonės, kad BET KOKS net mažiausias įgyvendintas orlaivio pakeitimas turi įtakos tipo sertifikavimui, kuriuo remiantis grindžiamas orlaivio tinkamumas skraidyti. Visas sportinės įrangos pakeitimams taikomas procesas, įskaitant DOA, yra brangus ir netinkamas dėl labai minimalaus poveikio saugai. Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateikta priemonė pasiūlant standartinių remonto darbų ir pakeitimų CS daugiausia vertinama palankiai, bet galima apsvarstyti galimybę kartu su ja taikyti kitas priemones, pvz.:

- o iš naujo apibrėžti ELA, kad apibrėžtos ribotos klasės pakeitimus savo nuožiūra galėtų atlikti savininkas, techninės priežiūros paslaugų teikėjas, vietos asociacija arba nacionalinė aviacijos institucija (NAI);
- o 21 dalyje suteikti daugiau laisvės, daugiausia pasinaudojant AMC rekomendacijomis;
- o pateikti daugiau labiau pritaikytų rekomendacijų nacionalinėms aviacijos institucijoms į 21 dalį įtraukiant valdančiosios tarybos taisykles;
- o nustatyti minimalistinę DOA suteikimo galimybę, kad tokius pakeitimus būtų galima įgyvendinti ekonomiškai ir proporcingai;
- o pripažinti, kad ši veikla iš tikrųjų labiau tinka nepertraukiamajam tinkamumui skraidyti pagal M dalį ir kad šiais atvejais būtų galima laikyti priimtiniomis atitinkamos pagal M dalies patvirtintos organizacijos teises;
- o įtraukti visas esamas rekomendacijas į naująsias standartinių remonto darbų ir pakeitimų CS.

Didžiausią susirūpinimą ir toliau kelia žemiausio lygmens pakeitimai, kai atliekamas modifikavimas. Šiuo metu nedidelio pakeitimo reikia net perkeliant prietaisą skydelyje. Dar reikia apsvarstyti tikrąjį lygį, kuriuo pataisytu įmontavimu pagrindžiamas nedidelio pakeitimo statusas, apibrėžimą.

Atsakymas. Agentūra pripažįsta, kad pasiūlytas 21 dalies pakeitimas ir naujų standartinių pakeitimų ir remonto darbų CS parengimas yra ribotas, nes ir toliau taikomas visų pakeitimų patvirtinimo principas. Vis dėlto taip yra dėl dabartinio pagrindinio reglamento. Antrajame užduoties BR.010 geresnio bendrosios aviacijos reglamentavimo etape siūloma išnagrinėti pastabų pateikėjo pasiūlytas galimybes. Kita vertus, pasiūlytas 21 dalies pakeitimas ir standartinių pakeitimų ir remonto darbų nustatymas yra priemonė, kuria, taikant pakeitimus, kuriems reikia

patvirtinimo, tikimasi skatinti bendrai ir standartizuotai įgyvendinti pakeitimus taikant paprastesnį procesą.

Kompetencijos įrodymas siekiant gauti patvirtinimą (DOA, POA ir DOA / POA). Dėl reglamentuojamojo padalijimo į projektavimo, pirminio tinkamumo skraidyti, nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti, remonto ir techninės priežiūros kategorijas atsirado daug patvirtinimų, kurie tinka dideliems orlaiviams ir įmonėms, bet visiškai netinka asociacijoms, MVĮ ir namudinės sporto ir (arba) bendrosios aviacijos pramonės sektoriams. Pranešime apie pasiūlytą pakeitimą siūlomos toliau nurodytos priemonės, kuriomis, užuot iš esmės supaprastinus, imamasi daugybinių veiksmų.

Prie poreikių pritaikyta sertifikavimo programa. Atrodo, kad projektuotojams leidžiama pirma projektuoti tikintis gauti patvirtinimą vėliau padarius tinkamą pažangą ir įgijus pasitikėjimo. Atrodo, šiuo lankstumu keičiama tik paraiškos patvirtinimui gauti pateikimo tvarka, bet nekeičiamas bendras darbo krūvis. Deja, neišlaikyta alternatyvi tipo pažymėjimo pakeitimų koncepcija.

Gamybos tinkamumo įrodymas. Atsakymo į pastabas dokumente pateikiama bendro pobūdžio informacija apie proceso supaprastinimą, bet nenurodoma jokių konkrečių supaprastinimų.

Atsakymas. POA taisyklės nesupaprastinamos, bet Agentūra parengs AMC, kad būtų lengviau įrodyti ELA1 ir ELA2 atitiktį.

Bendras DOA / POA. Tai perspektyviausia iš visų šių tinkamumo įrodymo priemonių. Vis dėlto jos nauda gali greitai dingti, jei nacionalinė aviacijos institucija nebendradarbiaus su EASA. Kaip šiame supaprastintame procese bus derinami NAI ir EASA vaidmenys?

Reikia pažymėti, kad daug Europos sklandytuvų įmonių, anksčiau gavusių išsamius nacionalinius patvirtinimus, vėliau negavo 21 dalies patvirtinimo, tikriausiai dėl sudėtingumo grupių ir 21 dalies sistemos išlaidų. Ar galima tikėtis, kad jos, pasinaudodamos viena arba keliomis iš pirmiau nurodytų galimybių, galės greičiau gauti patvirtinimą? Žvelgdami iš šios sporto asociacijos pozicijų manome, kad geriausiai tai pavyktų taikant bendro DOA / POA procesą.

Atsakymas. Šia sertifikavimo programa siekiama leisti tipo sertifikavimą be ELA1 DOA arba APDOA. Pripažįstame, kad iš pradžių bus tik supaprastinamas pirminis tipo sertifikavimas, bet nesuteikiama DOA teisių, kuriomis būtų mažinamos kliūtys toliau remti tipo pažymėjimą (angl. type certificate, TC). Todėl rengiamos supaprastintos DOA gavimo AMC.

Pastaba. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybė jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

Dalys, kurioms nereikia 1 formos. Atsakymo į pastabas dokumente pateiktas pasiūlymas sumažinti dalių, kurioms išleisti nereikia EASA 1 formos, taikymo sritį, tinkamai nepagrįstas. Teiginys, kad reikia rengti reglamentą, turintį bendrumo su komercine aviacija, nelogiškas ir nepagrįstas.

Tinkamų keičiamųjų sklandmens dalių gamybą ir vietos atramines konstrukcijas iš tinkamai įsigyjamų žaliavų visiškai tinkamai kontroliuoja ir orlaivio M dalies kvalifikaciją atitinkantys techninės priežiūros darbuotojai bei atsakingi civilinės aviacijos pareigūnai. Tinkamas komerciškai tinkamos įrangos ir neesminių sklandmens dalių projektavimo pagal gamintojo rekomendacijas duomenų tvarkymas technologiniuose lapuose ir techninės priežiūros žurnaluose jau atliekamas pagal M dalį ir visiškai atitinka šio sektoriaus saugos reikalavimus arba iš tiesų retais atvejais orlaivio gražinimą naudoti komercinėje veikloje.

Sporto ir (arba) bendrosios aviacijos atžvilgiu proporcingos taisyklės rengimas visiškai priklauso nuo išsamaus šių rekomendacijų įgyvendinimo ir šių laisvių taikymo srities.

***Atsakymas.** Pasiūlymas dėl dalių, kurioms nereikia EASA 1 formos, apima ne tik techninei priežiūrai gaminamas dalis. Jis taikomas visoms dalims, išskyrus ribotos naudojimo trukmės dalis ir prietaisus, pirminės struktūros ir skrydžio valdymo įrangos dalis. Šis taikymo srities apribojimas nustatomas siekiant valdyti saugos riziką ir todėl leisti jas naudoti komercinėje veikloje.*

Kompetentingos organizacijos (angl. *Qualified Entities, QE*). MVĮ ir sporto asociacijų QE vaidmenų įtraukimas yra svarbus pokytis, kuriuo gali būti sumažintos papildomos administravimo išlaidos, todėl jis vertinamas palankiai. Baiminamasi, kad dėl reglamentavimo sudėtingumo ir galimo nepakankamo įsipareigojimo valdančiosios tarybos lygmeniu QE nauda gali sumažėti, nors ši organizacija apskritai labai naudinga sporto ir (arba) bendrosios aviacijos judėjimui, o konkrečiai – pareiškėjams. QE turėtų turėti kuo daugiau laisvės pasirinktų vaidmenų atžvilgiu ir iš jos reikėtų reikalauti palaikyti ryšį tik su vienu atitinkamu institucijų subjektu. Reikia atidžiai apsvarstyti komercinį QE veiklos perspektyvumą.

***Atsakymas.** Pripažįstame, kad Agentūrai nelabai aiškus QE procesas, todėl siūlome supaprastintas dabartinės DOA reglamentavimo AMC.*

Būsimoose institucijų reikalavimuose (angl. Authority Requirements) AR GEN.205 (žr. 2010 m. spalio 4 d. paskelbto NPA Nr. 2008-22b ir 2009-02d CRD) turėtų būti apibrėžta, kaip kompetentingos institucijos gali naudotis kompetentingomis organizacijomis. Tai turėtų tapti taikytina gamybinės organizacijos patvirtinimui, kai taikytinos 21 dalies taisyklės bus perkeltos į AR dalį. Parengti nuomonę šiuo klausimu tikimasi 2013 m. (žr. taisyklių rengimo užduotį MDM.060).

3) Nyderlandų civilinės aviacijos administracija (angl. *Civil Aviation Authority, CAA*)

(P. 6, 1 punktas) Abejojama, ar įmanoma įgyvendinti pasiūlymą apriboti orlaivį eksploatacinėmis taisyklėmis nustatant tipo pažymėjimų duomenų lapo (angl. *Type Certificate Data Sheet, TCDS*) apribojimus labai neatsilikant pakeisti prieš įsteigiant EASA patvirtinto orlaivio, kuriam taikomos įgytos teisės, TCDS. Kai kuriuose TCDS nebus konkrečiai nurodyti tinkamumo skraidyti kodo apribojimai.

***Atsakymas.** Manoma, kad nesuprastas atsakymo į pastabas dokumente nurodytas tikslas. Siekdama išvengti per didelių tikėtinų variklio ir oro sraigto tipo pažymėjimo išdavimo apribojimų grupė pasiūlė naudoti riboto galiojimo tipo pažymėjimą (angl. restricted type-certificate, RTC). Kartu išreikštas susirūpinimas, kad taikant RTC naudojimas būtų apribotas nekomercine veikla. Eksploatacinių taisyklių projekte numatoma, kad orlaiviui reikia tinkamumo skraidyti pažymėjimo arba riboto galiojimo tinkamumo skraidyti pažymėjimo, ir nenustatoma jokių bendrųjų naudojimo apribojimų, išskyrus į pažymėjimo duomenų lapą įtrauktus apribojimus. Todėl RTC taikymas neturėtų jokių pasekmių. Retrospektyvus esamų TCDS keitimas nenumatomas.*

CS-VLA. Siekiant išlaikyti nuoseklumą su CS-22, CS-VLA siūloma pakeisti į 900 kg.

***Atsakymas.** Ši pastaba bus svarstoma atliekant specialią taisyklių rengimo užduotį VLA.008.*

(P. 11) Nepritariama, kad priimtinas sumažintas ir supaprastintas mėgėjų pagamintų komerciniam oro transportui naudojamiems orlaiviams skirtų keičiamųjų dalių sertifikavimo procesas.

***Atsakymas.** Atsižvelgdama į tai, kad šios dalys nėra pirminės struktūros, skrydžio valdymo įrangos arba ribotos naudojimo trukmės dalys, Agentūra ir toliau laikosi nuomonės, kad išlaikomas deramas saugos lygis.*

(P. 14, viršuje) Tarptautinei civilinės aviacijos organizacijai (angl. *International Civil Aviation Organization, ICAO*) neaišku, kaip oficialiai neperkėlus TC ir projektavimo atsakomybės EASA galėtų būti JAV suprojektuoto orlaivio „projektavimo valstybės atstovė“.

Atsakymas. Agentūra turi toliau nagrinėti projektavimo valstybės klausimą, nes US-LSA taikomas tik iki 600 / 650 kg, todėl šie RTC nebūtų ICAO pažymėjimai, nes žemutinė 8 priedo 5 dalies riba yra 750 kg, o ICAO 8 priedas apima tik tipo pažymėjimus.

Nyderlandų CAA dėl galutinio 21 dalies teksto pateikė šias pastabas:

21A.98 Standartiniai pakeitimai. Pagal dabartinę šios dalies a punkto formuluotą sklandytuvams ir motoriniams sklandytuvams, kurių MTOM yra didesnė nei 2 000 kg, negalima taikyti standartinių pakeitimų, nors juos galima taikyti CS-23 lėktuvams, kurių MTOM yra mažesnė nei 5 700 kg. Atrodo, logiška neįtraukti šios galimybės visiems sklandytuvams ir motoriniams sklandytuvams iki 5,7 tonos.

Siūlomas tekstas:

Taikymas. Ši dalis taikytina tik lėktuvams, kurių didžiausioji kilimo masė (MTOM) yra mažesnė nei 5 700 kg, sukasparniams, kurių MTOM yra mažesnė nei 3 175 kg, sklandytuvams ir motoriniams sklandytuvams, kurių MTOM yra mažesnė nei 5 700 kg, ir 21A.14 dalies b arba c punkte apibrėžtiems oro balionams ir dirižabliams.

Atsakymas. Agentūra nenumato standartinių pakeitimų, taikytinų tokiam sklandytuvui ir motoriniams sklandytuvams, kurių projektai labai skiriasi nuo dabartinių sklandytuvų projektų.

21A.307 Įmontuoti skirtų dalių ir prietaisų išleidimas

Į galutinį 21A.307 dalies b ir c punktų tekstą neįtrauktas pasiūlymas keisti dalių, kurioms nereikia EASA 1 formos, taikymo sritį.

Atsakymas. Sutinkame. c punktas klaidingai paliktas; jis bus išbrauktas.

21A.353 Teisė pateikti paraišką

Neaiškūs b punkto 5 ir 6 papunkčių sakiniai.

Siūlomas tekstas:

b) Norėdamas gauti bendrą projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimą pareiškėjas turi turėti arba būti pateikęs paraišką dėl:

5. tam tikro pobūdžio darbams pagal šį poskyrį galima suteikti patvirtinimą, kad būtų įrodyta atitiktis konkrečiau projekto reikalavimams. Išbraukite 6 papunktį.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybė jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.359 Projekto užtikrinimo sistema

a) Projekto užtikrinimo sistema turėtų būti **dokumentais pagrįsta** sistema. Pirmajame sakinyje prieš žodžius „projekto užtikrinimo sistema“ įterpkite žodžius „dokumentais nustatyta“.

(a punkto 2 papunktis) Vykdytini įsipareigojimai turi atitikti šią **dali**, kaip ir projekto turėtojo įsipareigojimai, 21A.3 dalis ir pan. Žodį „poskyris“ pakeiskite žodžiu „dalis“.

b) Čia reikėtų įterpti 21A.239 dalies b punkto tekstą apie atitikties pareiškimo išdavimą agentūrai. Šio pareiškimo reikalaujama 21A.381 dalies b punkte ir 21A.385 dalies d punkte.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita

vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.361 Gamybos kokybės sistema

a) Kokybės sistema turėtų būti dokumentais pagrįsta sistema. Pirmajame sakinyje prieš žodžius „kokybės sistema“ įterpkite žodžius „dokumentais pagrįsta“.

b punkto ix papunktį galima išbraukti, nes patvirtinta organizacija yra pareiškėjas arba projekto turėtojas.

b punkto paskutinis sakinytis: čia nurodomos tik ribotos naudojimo trukmės dalys, nors 21A.307 dalyje ypatingos sąlygos nustatytos ir pirminės struktūros arba skrydžio valdymo dalims, kurios paprastai apibrėžiamos kaip kritinės dalys.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais į CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.363 Aprašymas

Kad būtų nuoseklu ir aišku, visuose punktuose, kaip ir 21A.143 dalyje, įtraukite nuorodas į reikiamus 21A.365 dalies punktus.

(a punkto 11 papunktis) „vidinio organizacijos patikrinimo, **kokybės** sistemos ir susijusių procedūrų aprašą“. Įterpkite žodį „kokybės“. Kaip minėta šio dokumento 8 puslapyje, 4 dalyje, neišlaikytas pasiūlytas patvirtinimo gamybos dalies palengvinimas; be to, 21A.361 dalyje reikia kokybės sistemos.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.365 Patvirtinimo reikalavimai

c punkto 2 papunktyje žodį „poskyris“ pakeiskite žodžiu „dalis“, nes organizacija turėtų laikytis visų 21 dalies reikalavimų.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.367 Patvirtintos organizacijos keitimai

a) Suteikus organizacijos patvirtinimą, kiekvieną organizacijos pakeitimą, ypač projekto užtikrinimo pakeitimus arba organizacijos patikrinimo **ir kokybės** sistemas <...>. Įterpkite žodžius „ir kokybės“, priešastis nurodyta 21A.363 dalies b punkto 11 papunktyje.

Įterpkite 21A.147 dalies b punkto tekstą, nes kompetentinga institucija arba Agentūra gali norėti pasinaudoti šia galimybe, kai keičiama organizacija.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės

organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.381 Projektavimo teisės

Neaiškūs c punkto 4 ir 5 papunkčių sakiniai.

c punkto 6 papunktis neatitinka 21A.710 dalies a punkto. Tekstą reikėtų pakeisti pagal 21A.263 dalies c punkto 6 ir 7 papunkčius.

d) Šią dalį galima išbraukti, nes tai reglamentuojama 21A.47 dalimi.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.383 Gamybos teisės

c) Nuorodą į 21A.307 dalį reikėtų išbraukti, kaip 21A.163 dalies c punkte.

e) Čia reikėtų įtraukti ir teises išduoti leidimą skraidyti. Tekstą reikėtų pakeisti pagal 21A.163 dalies e papunktį. Todėl 21A.711 dalį taip pat reikėtų pakeisti įtraukiant nuorodą į šią dalį.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.385 Turėtojo įsipareigojimai

j punkto 1 papunktis. Pakeiskite pradžią į: „i punkte nurodyta sistema turėtų apimti visus atvejus, kai <...>.“ Organizacija yra ir projekto turėtoja, ir gamybinė organizacija, todėl tai yra vidaus klausimas.

j punkto 2 papunktis. Nuo „Kai bendro <...> turėtojas“ netinka, nes šis patvirtinimas tinka tik organizacijoms, turinčioms arba pateikusioms paraišką projektavimo patvirtinimui gauti. Išbraukite tekstą.

k punktą išbraukite kaip netinkamą.

n punkte nuoroda į 21A383 dalies f punktą neteisinga, f punkto nėra.

o punkte įterpkite dabartinio 21A165 dalies k punkto tekstą; tai būtina prieš išduodant leidimą skristi.

Atsakymas. Remdamasi atsiliepimais dėl CRD ir vidaus konsultacijų atsiliepimais dėl šios nuomonės Agentūra padarė išvadą, kad naująjį L poskyrį dėl bendro projektavimo ir gamybinės organizacijos patvirtinimo reikėtų atšaukti. Padaryta išvada, kad jis nebus naudingas, nors, kita vertus, šių Agentūros išduodamų patvirtinimų galimybe jau būtų galima naudotis, jei būtų taikomas pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktis.

21A.436 Standartiniai remonto darbai

Žr. pastabą dėl 21A.98 dalies.

Atsakymas. Nesutinkame. Žr. atsakymą į pastabą dėl 21A.98 dalies.

21A.711 dalies b ir c punktai

Reikėtų įtraukti nuorodą į 21A.381 ir 21A.385 dalis.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

4) Prancūzijos DGAC

Iš pradžių Prancūzijos DGAC labai pritarė ELA projektui. Prancūzijos DGAC labai palankiai vertina CRD Nr. 2008-07 I dalį ir pritaria EASA pasiūlymams.

Visa bendrosios aviacijos bendruomenė laukia ELA. Kai kurios ELA programos jau pradėtos, todėl taisyklės, sertifikavimo procedūros ir AMC reikia kuo skubiau, kad Europoje būtų galima įgyvendinti šias programas ir standartizuoti.

Atsakymas. Agentūra dėkoja Prancūzijos DGAC už paramą. Prancūzijos DGAC pateiktu veiksmy, kuriuos reikia užbaigti, sąrašu bus naudojamosi planuojant tolesnius MDM.032 ir BR.010 veiksmus.

5 puslapyje iš 28 puslapių parašyta, kad **TC** turėtojas privalo pateikti paraišką dėl ELA sistemos. Suprantame naujų gaminių koncepciją. Nepaisant to, reikėtų palikti orlaivio savininkui galimybę taikyti ELA taisyklę naudotiems gaminiams.

Atsakymas. Ši pastaba teisinga; pagal pasiūlytą 21 dalies formuluotę sistema nebus taikoma tik naujiems orlaiviams arba TC turėtojams.

Techninės variklio ir oro sraigto sąlygos

5 puslapyje iš 28 puslapių jos nurodytos a punkto 2 papunktyje, bet nenustatytos. Kad būtų galima standartizuoti, EASA turi jas paskelbti.

Atsakymas. Sutinkame. Atliekant 2 etapo užduotį reikės nurodyti ir paskelbti šiuos techninius reikalavimus. Kol kas jie nustatyti tik atitinkamų tinkamumo skraidyti kodų sklandytuvams ir labai lengviems orlaiviams. (CS-22 H ir J poskyriai ir CS-VLA nuorodos į šiuos poskyrius.)

Derinimas CS-VLA / CS-22

6 ir 7 puslapiuose b punkto 2 papunktyje (antrojoje ir ketvirtoje įtraukose) nurodytos skirtingos CS-VLA ir CS-22 didžiausio leistino svorio ribos. Jas reikėtų suderinti ties 900 kg.

Atsakymas. Į šią pastabą bus atsižvelgiama atliekant specialią taisyklių rengimo užduotį.

5) Europos lengvųjų eksperimentinių ir senovinių orlaivių federacija (angl. *European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft*, EFLEVA)

EFLEVA mano, kad neturint išsamių pastabų sunku komentuoti CRD I dalį.

Užduoties BR.010 antram etapui pritariama, nors jau labai vėlu jį rengti.

Pritariama, kad tam tikrų orlaivių ELA varikliams ir oro sraigtams TC nereikia.

EFLEVA pritaria pasiūlymui padidinti viršutinę ELA1 ribą iki 1 200 kg.

EFLEVA remia šių naujų CS rengimą ir esamų CS peržiūrą. Vis dėlto pabrėžiama, kad pramonei šių sertifikavimo specifikacijų reikia kuo greičiau.

EFLEVA palankiai vertina Agentūros pasiūlymą leisti 21 dalies J poskyriui taikyti supaprastintas atitikties priemones, nes bus galima sumažinti reikiamą Agentūros dalyvavimą patvirtinant pakeitimus ir remonto darbus, todėl sumažės sąnaudos.

EFLEVA pritaria bendro DOA / POA sertifikavimo koncepcijai, jei ja bus mažinama mažųjų projektavimo ir (arba) gamybos įmonių sąnaudų našta.

EFLEVA pritaria specialių sertifikavimo užduočių paskyrimo kompetentingoms organizacijoms koncepcijai. Vis dėlto EFLEVA nerimauja dėl to, kad kvietimo dalyvauti konkurse procesas paskelbiant pranešimą EASA svetainėje nėra tinkamas, todėl informuoti pareiškėjus reikia kitomis priemonėmis.

EFLEVA pritaria Agentūros ketinimui pirminių tinkamumo skraidyti reikalavimų lengviesiems sportiniams lėktuvams reglamentavimą derinti su JAV. Vis dėlto iš atsakymo į pastabas dokumente pateiktų pasiūlymų matyti, kad ES lėktuvus eksportuoti į JAV palyginti paprasta, o į ES eksportuojamiems JAV lėktuvams bus taikomi papildomi sertifikavimo reikalavimai. Dėl to padidės JAV gamintojų sąnaudos ir atsiras nereikalingų kliūčių parduodant JAV lėktuvus Europos Sąjungoje.

EFLEVA palankiai vertina pasiūlymą pradėti taikyti naujas standartinių pakeitimų ir remonto darbų CS, pagrįstas (AC)43-13. EFLEVA norėtų dar kartą paraginti Agentūrą šias CS paskelbti kuo greičiau, nes bus galima mažinti (panaikinti) pakeitimų ir remontų patvirtinimo sąnaudas.

Atsakymas. Agentūra dėkoja pastabų pateikėjui už paramą ir pagal paskelbtą taisyklių rengimo planą pasiūlė įvairias tolesnių veiksmų užduotis (pvz., MDM.032d ir BR.010). Tiriame galimybes kuo greičiau atlikti šias užduotis.

6) Europos sklandytuvų gamintojai

Europos sklandytuvų gamintojai nusivylė dabartiniu pasiūlytu pakeitimu atliekant užduotį MDM.032, kuri truko per ilgai ir kuria nepasiektas galutinis bendrajai aviacijai labai svarbus tikslas.

Dar kartą išreikšta nuomonė, kad kažką reikia daryti su BA Mokesčių ir rinkliavų reglamentu, nes jis kenkia BA veiklai.

Projektavimo tinkamumo įrodymas. Dabartinės galimybės: sertifikavimo programa, alternatyvios DOA procedūros (APDOA) ir visas DOA pasiūlymu nekeičiamas, todėl šio pramonės sektoriaus padėtis nepagerinama. Manoma, kad išsamus DOA yra neprieinamas, todėl siūloma suteikti kai kurias APDOA teises, kuriomis būtų skatinama pradėti nuo APDOA ir galbūt vėliau įsigyti išsamų DOA.

Atsakymas. Agentūra pripažįsta, kad BA organizacijai gali būti per sunku įgyvendinti dabartinius projektavimo organizacijos reikalavimus. Todėl Atsakymo į pastabas dokumente Nr. 2008-07 Agentūra siūlo parengti DOA AMC, kurias taikant būtų galima palengvinti įrodymą. Tai bus naudinga, nes patvirtinta projektavimo organizacija galės naudotis visomis teisėmis.

Standartiniai pakeitimai ir remonto darbai. Pritariama standartiniams pakeitimams ir remonto darbams, bet nelabai suprantama, kodėl reikia naujų CS. Nustatyti šiuos pakeitimus reikėtų kuo greičiau ir pragmatiškai. Europos sklandytuvų gamintojai remia šią veiklą.

Atsakymas. Agentūra siūlo parengti naujas CS, apimančias standartinius pakeitimus ir remonto darbus naudojant FAA AC 43-13 duomenis. Vis dėlto teisinis statusas yra ne toks pat, kaip FAA Advisory Circular statuso, nes į CS bus įtraukti išsamūs remonto darbai ir pakeitimai, kuriems nereikia patvirtinimo proceso. Šių CS rengimo ir paskelbimo procesas gali atrodyti biurokratiškas; vis dėlto Agentūra gali paskelbti patvirtintus Agentūros kompetencijos srities projektus, kuriuos galima įgyvendinti neturint kiekvieno atskiro remonto arba pakeitimo patvirtinimo. Tikimasi, kad taip bus galima palengvinti įgyvendinimą.

CS-LSA pakeitimai. Pritariama, kad reikia parengti specialias CS, pagrįstas LSA orlaivių ASTM standartais. Naujasis kodas turėtų būti aiškiai taikytinas šiems orlaiviams ir dėl jo neturėtų atsirasti neaiškumų dėl kitų esamų tinkamumo skraidyti kodų, pvz., CS-VLA arba CS-22, taikymo.

Atsakymas. CS-LSA taikomas tik lėktuvams, todėl netaikomas sklandytuvams. LSA lėktuvai iš esmės yra motoriniai, jie gali pasižymėti geromis sklandymo savybėmis, bet nėra skirti naudoti šiuo tikslu.

Kompetentingos organizacijos. Sklandytuvų gamintojai daugiausia skundžiasi, kad trūksta EASA ir akredituotųjų NAI darbuotojų, kurie turėtų daug mažosios aviacijos žinių.

Labai dažnai mūsų bendruomenės gamintojai patiria problemų ne dėl netinkamų teisės aktų, bet dėl netinkamo jų taikymo. QE laikomos galimu sprendimu atsižvelgiant į šio specialių mažosios aviacijos nuostatų ir žinių trūkumą. Kompetentingai organizacijai reikėtų taikyti šiuos reikalavimus:

- ji turėtų turėti mažosios aviacijos patirties ir (arba) žinių;
- jei reikia, jos kalba turėtų būti pareiškėjo gimtoji kalba;
- būtina pakeisti tendenciją, dėl kurios atsiranda dar daugiau popierizmo ir administracinių procesų;
- būtina mažinti užduočių ir patvirtinimų atskyrimą;
- geriausia būtų, jei organizacija galėtų prižiūrėti visus tos pačios įmonės gamintojus ir organizacijas;
- jei įmanoma, pareiškėjas turėtų turėti galimybę pasirinkti šių užduočių atlikimo vietą;
- galiausiai taip pat ne mažiau svarbu, kad ji būtų prieinama, palyginti su tipinėmis gaminių kainomis.

Atsakymas. Pripažįstame, kad Agentūrai nelabai aiškus QE procesas, todėl kaip greitą sprendimą siūlome supaprastintas dabartinės DOA reglamentavimo AMC. Minėtieji reikalavimai panašūs į pranešime apie pasiūlytą pakeitimą pateiktą išaiškinimą ir jais pabrėžiama galima QE nauda.

Dalys be 1 formos. Gamintojai norėtų lankstesnės koncepcijos, bet tai labai priklauso nuo AMC, kuriomis išsamiai nurodoma, kaip įrodyti patvirtintų duomenų atitiktį. Europos sklandytuvų gamintojai remia šios AMC rengimą.

Atsakymas. Dėkojame už pasiūlymą remti Agentūrą.

Sklandytuvai nėra lėktuvai. Sklandytuvų gamintojai mano, kad, užuot keitus apibrėžimą pagrindiniame reglamente, šioje nuomonėje reikėtų paaiškinti, kad sklandytuvai nėra lėktuvai, todėl jis nėra „sudėtingas varikliu varomas orlaivis“.

Atsakymas. Suprantame, kad reaktyvinius motorinius sklandytuvus taip aiškinti galima, todėl apsvaistysime galimybę patikslinti apibrėžimą 21 dalies priimtiniomis taikymo priemonėmis (žr. užduoties MDM.032 d dalį).

Orlaivio TC be variklio ir (arba) oro sraigto TC. Pritariama riboto galiojimo TC galimybei; vis dėlto turėtų būti galima išduoti visą TC sklandytuvams su nesertifikuotais varikliais ir oro sraigtais. Taip būtų skatinamas veiksmingesnis ir tylesnis judėjimas.

Atsakymas. Tai bus apsvaistyta atliekant užduotį BR.010.

7) FAA

Peržiūrėjusi atsakymo į pastabas dokumentą FAA pastabų neturi.

Atsakymas. Pasižymėjome.

8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

Dalys be 1 formos. ELA1 orlaivio galimybę reikėtų taikyti ne tik savininkui, bet ir klubams priklausantiems sklandytuvams.

Atsakymas. *Priimtinosė laikymosi priemonėse galima pateikti į M dalyje pateiktą panašų aiškinimą.*

Kompetentingos organizacijos. Kai atsiras galimybė, FFVV ketina tapti tam tikros srities kompetentinga sklandytuvų organizacija. FFVV konkrečiai nerimauja ir turi pasiūlymų dėl įgyvendinimo siekiant didinti saugą ir mažinti biurokratizmą.

Atsakymas. *Pripažįstame, kad Agentūrai nelabai aiškus QE procesas, todėl kaip greitą sprendimą siūlome supaprastintas dabartinės DOA reglamentavimo AMC.*

9) Federalinė civilinės aviacijos tarnyba (angl. *Federal Office of Civil Aviation*, FOCA), Šveicarija

Kompetentingos organizacijos. Reikėtų išsamių ir nedviprasmiškų rekomendacijų dėl kompetencijos, kurios reikia sertifikavimo užduotims atlikti. Atitikties funkcijos (atitinkančios CVE funkcija) atžvilgiu priimtinosė laikymosi priemonėse ir (arba) rekomendacijose reikia apibrėžti reikiamą kvalifikaciją ir pareigas.

Atsakymas. *Pripažįstame, kad Agentūrai nelabai aiškus QE procesas, todėl kaip greitą sprendimą siūlome supaprastintas dabartinės DOA reglamentavimo AMC.*

CS-LSA pakeitimai. Nors ir nežinodama tikslaus CS-LSA turinio, FOCA pateikė išsamių pastabų dėl pranešime apie pasiūlytą pakeitimą nurodytų ASTM standartų, kurios išsamiu pristatytos šiame atsiliepime.

Atsakymas. *CS-LSA pagrįstos taikytinu ASTM standartu, papildytu reikalavimais ir priimtinomis laikymosi priemonėmis, kurias taikant lengviau įrodyti atitiktį. CS-LSA įtrauktos į CRD Nr. 2008-07 II dalį.*

FOCA pateikė tokias pastabas dėl galutinio 21 dalies teksto:

21A.14 dalis

a) dabartinis 21 dalies (21A.14 dalies b punkto) tekstas yra „<...> fiksuotojo arba reguliuojamojo žingsnio oro sraigtas“.

Išbrauktas CRD tekstas yra „<...> fiksuotojo arba kintamojo žingsnio oro srautas“.

Naujas CRD tekstas yra „<...> fiksuotojo arba kintamojo žingsnio oro srautas“.

CRD tekstas ir dabartinis 21 dalies tekstas turi derėti.

Atsakymas. *Pritariame. 21 pakeitimas, nustatytas iš dalies keičiančiu Reglamentu 1194/2009, neįtrauktas į CRD.*

b) Pasiūlytuose 21A.14 dalies b ir c punktuose nurodomas taikymas lėktuvams, kurių MTOM yra mažesnė nei 2 000 kg / 1 200 kg, nepriskirtiems sudėtingiems varikliu varomiems orlaiviams. Vis dėlto remiantis pagrindinio reglamento 3 straipsnio j punktu lėktuvai, kurių MTOM yra mažesnė nei 2 000 kg / 1 200 kg, automatiškai laikomi nesudėtingais varikliu varomais orlaiviais. 21A.14 dalies b ir c punktuose siūloma išbraukti tekstą „nepriskirtas sudėtingiems varikliu varomiems orlaiviams“.

Atsakymas. *Nuorodą į sudėtingus varikliu varomus orlaivius reikėtų išlaikyti, nes, norint priskirti orlaivį sudėtingiems orlaiviams, pakanka vien reaktyvinės varomosios jėgos.*

c) Pasiūlytas 21A.14 dalies c punktas apima:

7. stūmoklinį variklį;

9. oro sraigta.

Tai didelis dabartinio reikalavimo sušvelninimas, nes atrodo, kad šių gaminių sertifikavimo tinkamumui įrodyti pakaks patvirtinti sertifikavimo programą neatsižvelgiant, pvz., į variklio galią arba konstrukcijos oro sraigto tipą (atrodo, kad stūmoklinį variklį galima sertifikuoti pagal 21A.14 dalies c punkto nuostatas, o vėliau įmontuoti į orlaivį, kurio MTOM yra didesnė nei 1 200 kg). Manome, kad taip neturėtų būti ir kad 21A.14 dalies c punkto 7 ir 9 papunkčių taikymą reikėtų apriboti.

Atsakymas. Pritariame.

21A.307 dalies b ir c punktai

a) Atrodo, 21A.307 dalies b ir c punktai prieštarauja vienas kitam: tekstą reikia pakeisti arba paaiškinti.

b) Pasiūlytame tekste nurodyta, kad šis reikalavimas taikomas tik tais atvejais, kai „orlaivio savininkas prisiima atsakomybę už įmontavimą savo orlaivyje“. Dėl šio teiginio kyla įvairių klausimų.

Ar šia sąlyga nustatomi apribojimai, kam leidžiama skraidyti šiuo orlaiviu?

Koks reikalavimas būtų taikomas skraidymo mokykloje skraidomam orlaiviui, kurio MTOM yra iki 1 200 kg? Gal 21A.307 dalies a punktas?

Jei taip, jis laikomas netinkamu, nes reikėtų siekti parengti priemones, kad būtų galima teigti, jog dirbinys „pagamintas pagal patvirtintus konstrukcinius duomenis ir kad jo būklė atitinka saugaus naudojimo reikalavimus“, ir nenustatyti išankstinių EASA 1 formos išdavimą apsunkinančių sąlygų.

Pasiūlytu 21A.307 dalies c punktu būtų leidžiama bet kokias dalis (įskaitant ribotos naudojimo trukmės dalis ir prietaisus, pirminės struktūros ir skrydžio valdymo įrangos dalis) „gaminti laikantis patvirtintų konstrukcinių duomenų orlaivio savininkui prisiimant atsakomybę už įmontavimą savo orlaivyje“. Nors ir suprantame šio reikalavimo tikslą, manome, kad taip viršijamas pirminis tikslas suteikti šioji tokį palengvinimą. Pasiūlytas požiūris laikomas neproporcingu, nes arba taikomas 21A.307 dalies a punktas (kuriuo kai kuriais atvejais nustatomas per didelis reikalavimas), arba 21A.307 dalies c punktu leidžiamas labai žemas atitikties lygis, pagrįstas „savininko atsakomybės“ pasiūlymu. Kyla rizika, kad parengta sistema bus teisiškai teisinga (savininko atsakomybė), bet abejotina saugos požiūriu: šiuo atžvilgiu kyla abejonių dėl tinkamumo skraidyti patikrų veiksmingumo, nes, pvz., patikrą galima atlikti įmontavus dalis, o per patikrą atliekami riboti patikrinimai.

Siūloma:

– apibrėžti 21A.307 dalies a punkto palengvinimus, kurie nebūtų taikomi tik dalims, „pagamintoms laikantis patvirtintų konstrukcinių duomenų orlaivio savininkui prisiimant atsakomybę už įmontavimą savo orlaivyje“;

– nustatyti reikalavimą Agentūrai (kompetentingai organizacijai) dalyvauti vertinant riboto naudojimo trukmės dalių ir prietaisų, pirminių struktūrų ir skrydžio valdymo įrangos dalių, „pagamintų laikantis patvirtintų konstrukcinių duomenų orlaivio savininkui prisiimant atsakomybę už įmontavimą savo orlaivyje“, atitiktį; šiuo atžvilgiu siūloma patvirtinti FAA savininko (naudotojo) pagamintos dalies apibrėžimą, pateiktą AC 20-62:

savininkas ir (arba) naudotojas laikomas dalies gamintoju, jei savininkas dalyvavo kontroliuojant dalies projektavimą, gamybą arba kokybę; dalyvavimas projektuojant dalį gali apimti dalies gamybos priežiūrą arba nurodymą gamintojui naudoti tam tikrus projektavimo duomenis, medžiagas, iš kurių gaminti dalį, taikyti tam tikrus gamybos procesus, surinkimo metodus arba kokybės kontrolės procedūras;

– skrydžių pagal prietaisus taisyklių (angl. *instrument flight rules*, IFR) įrangai, kurios funkcijas galima priskirti kritinėms funkcijoms (kurios gedimai priskiriami pavojingiems arba katastrofiškiems gedimams), reikėtų taikyti tokius pat principus, kaip riboto naudojimo trukmės dalims ir prietaisams, pirminės struktūros dalims ir skrydžio valdymo įrangos dalims;

– reikėtų naudotis nacionalinių gamybos ir (arba) techninės priežiūros organizacijų patvirtinimais, jei gamintojas taiko kokybės užtikrinimo sistemą (taip pat žr. 21A.439 dalį), arba, esant ribotai gamybai, galima nustatyti palengvinimus, jei gaminant taikomi patvirtinti duomenys ir Agentūrai (kompetentingai organizacijai), kuri informuojama apie gamybos procesą siekiant nustatyti tinkamą dalyvavimo lygį (pvz., ar reikia atitikties patikrinimų), priimtinu būdu užtikrinama atitiktis patvirtintiems konstrukciniams duomenims;

– 21A.307 dalyje reikėtų atsižvelgti į galimus palengvinimus, taikomus orlaiviams „našlaičiams“ (žr. papildomą pastabą šio dokumento pabaigoje).

Atsakymas. 21A.307 dalis performuluota siekiant aiškiau nurodyti tikslą. Nepriimtina keisti koncepciją ir apibrėžti savininką kaip dalies gamintoją. Savininkas gali laikyti EASA 1 formos neturinčią dalį atitinkančia įmontavimo reikalavimus, jei įvykdyti nurodyti kriterijai. Taip pat turėtų būti aišku, kad tai įmanoma tik tuo atveju, kai dalys identifikuojamos ir įmontuojamos savo orlaivyje.

Atliekant taisyklių rengimo užduotį 21.026 „Naujos dalių, kurioms nereikia 1 formos, kategorijos“, kuri bus pradėta 2011 m. pradžioje, IFR įrangos atžvilgiu bus apsvarstyta galimybė pateikti nuorodą į reikiamą operacinio ir oro eismo valdymo įrangą.

Standartiniai pakeitimai

Taip pat rekomenduojama atsižvelgti į rekomendacijas, pateiktas FAA AC 23-27 „Senovinių orlaivių dalių ir medžiagų pakeitimas“: tai itin naudinga orlaiviams „našlaičiams“.

Atsakymas. Senoviniai arba istoriniai orlaiviai nepatenka į EASA kompetencijos sritį. Orlaiviams „našlaičiams“ šis NPA netaikomas.

Atsakymo į pastabas dokumente nurodyta, kad „todėl sertifikavimo specifikacijose nurodyti standartiniai remonto darbai ir pakeitimai yra tikrai patvirtinti duomenys, kuriuos techninės priežiūros organizacija gali naudoti pagal M dalį“. Kodėl šiuos standartinius duomenis gali naudoti tik techninės priežiūros organizacija? Reikėtų ir pasirinktų užduočių, kurias galėtų atlikti savininkai ir (arba) pilotas.

Atsakymas. Sutinkame, kad šis teiginys buvo per daug ribojamas. M ir 145 dalių reikalavimai patikrinti ir prireikus pakeisti (žr. su šia nuomones susijusio 2042/2003 pakeitimo projektą) siekiant parodyti, kad tai taip pat patvirtinti duomenys, kuriuos galima naudoti pagal M arba 145 dalies reikalavimus.

Orlaivio naudojimo vadovas (-ai) (angl. *aircraft flight manual*, AFM) ir nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymai (angl. *instructions for continued airworthiness*, ICA)

Manoma, kad priimtinių laikymosi priemonių ir (arba) rekomendacijų reikia siekiant užtikrinti minimalų pirminio išdavimo ir patikrų standartą. Taip pat reikėtų pateikti rekomendacijas, kaip klasifikuoti AFM keitimus, ypač tiems pareiškėjams, kurie pasirinks 21A.14 dalies b ir c punktų atitiktį įrodyti. Taip pat reikėtų pateikti rekomendacijas dėl 21A.381 dalies c punkto 4 ir 5 papunkčių.

Atsakymas. ICA nagrinėjami atliekant specialią užduotį (MDM.056). Reikėtų pažymėti, kad Nuomonėje Nr. 01/2010 nustatyta visų DOA galimybė patvirtinti tam tikrus AFM keitimus. AFM pakeitimų klasifikavimo rekomendacijos bus paskelbtos kartu su sprendimu, priimtu pagal NPA Nr. 16-2006.

21A.367 dalies a punktas

Reikia rekomendacijų, kuriose būtų aiškiai apibrėžtas esminis pakeitimas.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.377 dalies c punkto 2 papunktis

Nustatyta ištaisomųjų veiksmų trukmė neatitinka 2009 m. lapkričio 30 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 1194/2009.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.381 dalies d punktas

Ar reikia šio reikalavimo? Ar to neapima tipo pažymėjimo arba papildomo tipo pažymėjimo (angl. *supplemental type-certificate, STC*) perdavimo reikalavimai?

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.439 ir 21A.441 dalys

Savininko pagamintoms dalims taikomus palengvinimus reikėtų nustatyti bent standartiniams pakeitimams.

Atsakymas. Nepritariame. Dalių gamyba nesusijusi su išleidimu. Iš esmės savininkas negali gaminti be EASA 1 formos pagal 21A.307 dalies b punktą priimtinių arba standartinio remonto (pakeitimo) dalių. Ir toliau taikomi esami M ir 145 dalyse pateikti nurodymai.

Orlaivis „našlaitis“

Nors iš pradžių pranešime apie pasiūlytą pakeitimą nenumatyta nagrinėti orlaivių „našlaičių“ klausimų, patartina pasinaudoti proga rengiant šias taisykles nustatyti specialias rekomendacijas dėl šių orlaivių. Pvz., nagrinėtini šie klausimai:

- dalių identifikavimo ir medžiagų pakeitimo rekomendacijos (žr. FAA AC 23-27 „Senovinių orlaivių dalių ir medžiagų pakeitimas“);
- panašaus tipo orlaivio dalies ir (arba) medžiagos pakeitimas galėjo būti patvirtintas anksčiau; jei įmontavimas (ir, jei taikoma, gamyba) atliktas tokiu būdu, kuris atitinka ankstesnį patvirtinimą, remiantis šiais patvirtinimais galima patvirtinti įmontavimą panašiam orlaivyje; vis dėlto šiuo atveju pareiškėjas privalo turėti visus ankstesnių patvirtinimų duomenis, įskaitant visus nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti nurodymus, arba, pripažintos organizacijos (pvz., kompetentingos organizacijos, DOA / ADOA ir pan.) padedamas, parengti visus trūkstamus duomenis; be to, Agentūra (kompetentinga organizacija) gali įvertinti pareiškėjo kompetenciją nustatydamas, kad jis gerai žino keičiamo arba remontuojamo tipo orlaivio projektavimo principus;
- visų pirma tipo pažymėjimą atitinkančių atsarginių dalių labai sunku rasti (jų nedaug, ilgai trunka, kol jos pristatomos, jos sensta ir pan.), ypač tų, kurioms reikia 1 formos; rekomendacijose dėl senų arba naudotų (atkurtų, kapitališkai suremontuotų arba iš naujo patvirtintų) dalių įmontavimą reikėtų atsižvelgti į tai, kad tipo pažymėjime nurodytos dalys gali būti pasenusios ir kad gali būti kitų technologiškai pažangesnių ir patikimesnių dalių.

Atsakymas. Agentūra dėkoja pastabų pateikėjui už šį pasiūlymą, bet mano, kad tai nepatenka į šios užduoties taikymo sritį.

10) Vienas asmuo pateikė toliau nurodytas pastabas.

21A.14 dalies b ir c punktai

Abejojama, ar iki 2 000 kg sklandytuvus reikėtų įtraukti į 21A.14 dalies b punktą. Išreiškiamas susirūpinimas dėl 21A.14 dalies c punkte nurodytos galimybės įgyvendinti sertifikavimo programą. Labai remiamos supaprastintos išsamaus ELA DOA atitikties įrodymo AMC.

Atsakymas. Žr. atsakymą Nyderlandų civilinės administracijos organizacijai (21A.98 dalis) dėl sklandytuvų iki 2 000 kg. Nuomonėje Nr. 01/2010 sertifikavimo programa jau nustatyta kaip pagrindinis sertifikavimo reikalavimas (žr. 21A.20 dalį): 21A.20 dalies b punkte aiškiai nurodyta, kad ji yra darbinis viso sertifikavimo proceso dokumentas. Be to, būtina, kad konkrečiai 21A.14 dalies c punkte nurodytų orlaivių sertifikavimo programą patvirtintų Agentūra. Agentūra dėkoja pastabų pateikėjui už pritarimą supaprastintoms DOA AMC.

Standartiniai pakeitimai ir remonto darbai. Kol nėra šių CS, pastabų pateikti negalima.

Atsakymas. Šis principas nustatytas šioje nuomonėje. Atliekant užduotį MDM.048, CS bus pateiktos konsultacijos.

21A.112B Tinkamumo įrodymas. Išreiškiamas susirūpinimas dėl 21A.112B dalyje nurodytos galimybės įgyvendinti sertifikavimo programą.

Atsakymas. Nuomonėje Nr. 01/2010 sertifikavimo programa jau nustatyta kaip pagrindinis sertifikavimo reikalavimas (žr. 21A.20 dalį): 21A.20 dalies b punkte aiškiai nurodyta, kad ji yra darbinis viso sertifikavimo proceso dokumentas. Be to, būtina, kad konkrečiai 21A.14 dalies c punkte nurodytų orlaivių sertifikavimo programą patvirtintų Agentūra.

21A.307 Įmontuoti skirtų dalių ir prietaisų išleidimas. Atrodo, c punktu panaikinami b punkte nustatyti apribojimai. Nepritariama tam, kad kritinėms ELA1 ir ELA2 dalims taikomi skirtingi reikalavimai.

Atsakymas. 21A.307 dalis reformuluota; CRD 21A.307 dalies c punktas buvo neteisingas.

Be to, apskritai įdomu, ar daug orlaivių savininkų gali prisiimti atsakomybę už tai, kad dalis arba prietaisas atitinka patvirtintą projektą, ir kokia iš to nauda, jei dalį galima įsigyti rinkoje.

Kas tuomet supaprastinama?

Manau, 1 formų išdavimą galima apriboti nemažinant saugos lygio. Atsižvelgiant į didelį nekritinių orlaivių ELA1 ir ELA2 dalių skaičių pakaktų, kad gamintojas (su DOA, bet taip pat su AP) išduotų paprastą atitikties pažymėjimą.

Jei EASA nori spręsti savininkų gaminamų dalių problemą kaip problemą, daugiausia susijusią su senais orlaiviais arba orlaiviais „našlaičiais“, kuriems sunku rasti keičiamųjų dalių, patarčiau pateikti nuorodą į dabartinius FAA reikalavimus (FAR 21.303 dalies a punkto 2 papunktį ir pan.)

Atsakymas. Manoma, kad šią atsakomybę galės prisiimti daug savininkų. Tai pasakytina, pvz., apie šiame atsiliepime nurodytas dalis, kurias orlaiviui pagamino pirminis POA neturintis tiekėjas, pateikęs atitikties pareiškimą. Jos būtų išleidžiamos be EASA 1 formos, bet įmontuojamos pagal patvirtintus konstrukcinius duomenis. Manoma, kad pagal pasiūlytą 21A.307 dalies pakeitimą įmontavimas su tam tikrais jų apribojimais neturės įtakos saugai.

L POSKYRIS. Bendras už 21A.14 dalies b ir c punktuose apibrėžtų orlaivių projektavimą ir gamybą atsakingų organizacijų patvirtinimas

Atitinkamos 21 dalies G ir J poskyrių dalys nukopijuotos į L poskyrį be jokių esminių techninių pakeitimų.

Būtų pakakę kelių „administracinių“ dalių su CRD 5 dalies paaiškinimu ir išvengta neaiškumo dėl būsimų pakeitimų šiuo klausimu.

DOA ir POA skiriasi net naudojant vieną pažymėjimą. Sudėjus reikalavimus užduotis nepalengvėja.

Atsakymas. Agentūra pritaria, kad pasiūlytu L poskyriu atskiri DOA ir POA reikalavimai labai nepakeičiami. Be to, pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktyje jau numatyta galimybė perduoti Agentūrai atsakomybę už POA. Todėl padaryta išvada, kad, kaip nurodyta šiame atsiliepime, L poskyris nėra naudingas ir kad dėl jo taisyklės tampa pernelyg sudėtingos. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą.

21A.432B Tinkamumo įrodymas. Šios dalies b punkte nustatyta, kad, Agentūrai leidus, reikėtų „nustatyti specialią projektavimo veiklos praktiką, išteklius ir veiksmų, kurių būtina imtis siekiant įvykdyti šio poskyrio reikalavimus, seką“.

Šios dalies c punkte nustatyta, kad gavus sertifikavimo programos patvirtinimą reikėtų nustatyti „specialią projektavimo praktiką, išteklius ir veiksmų, kurių būtina imtis siekiant įvykdyti šios dalies reikalavimus, seką“.

Sunku suprasti, kuo skiriasi procedūros, kuriomis pasiekiamas tas pats rezultatas, ir kaip jį galima pasiekti tik sertifikavimo programa.

Atsakymas. Šios dalies b punkte nurodomos alternatyvios DOA procedūros (APDOA; šios procedūros nėra būdingos nagrinėjamiems remonto darbams), o c punkte – sertifikavimo programos patvirtinimas, kuris yra būdingas tiems nagrinėjamiems remonto darbams.

21A.112B Tinkamumo įrodymas

Tos pačios pagrindinės 21A.14 dalies c punkto pastabos.

Atsakymas. Nuomonėje Nr. 01/2010 sertifikavimo programa jau nustatyta kaip pagrindinis sertifikavimo reikalavimas (žr. 21A.20 dalį): 21A.20 dalies b punkte aiškiai nurodyta kad ji yra darbinis viso sertifikavimo proceso dokumentas. Be to, būtina, kad konkrečiai 21A.14 dalies c punkte nurodytų orlaivių sertifikavimo programą patvirtintų Agentūra.

21A.710 Skrydžio sąlygų patvirtinimas

Leidimo skristi išdavimo klausimas gali būti susijęs taip pat su orlaiviu, kurio taisyklių atitiktis neįrodyta, ir pareiškėju, kurio kompetencija gali būti abejotina.

Ar tokiomis sąlygomis tikrai daugiau netikrindami patvirtintumėte skrydžio saugos sąlygas?

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

11 ir 12) Čekijos lengvųjų orlaivių asociacija (angl. *Light Aircraft Association*, LAA) ir Europos lengvųjų orlaivių gamintojų asociacija (angl. *Light Aircraft Manufacturers Association Europe*, LAMA EUROPE) pateikė panašius atsiliepimus. Tekstas pakeistas, kad kuo mažiau dubliuotųsi.

(Pirmasis puslapis) Šis CRD neišsamus ir labai vėlai paskelbtas.

LAA ir LAMA nelabai patenkintos, kaip EASA elgiasi su šiuo labai svarbiu NPA.

CRD paskelbtas praėjus DVEJIEMS METAMS nuo pirminio NPA Nr. 2008-07 pastabų teikimo laikotarpio pabaigos!!! Taip pat nepriimtina, kad CRD paskelbtas per atostogas, ypač atsižvelgiant į tai, kad jis paskelbtas taip vėlai. Taip vėlai paskelbus atsirado problema, nes visi beveik pamiršo, kas nagrinėta...

Laikas bėga greitai – 2005 m. parengta pirmoji MDM032 techninė užduotis (angl. *Terms of Reference*, ToR). Baigiasi 2010 m., o ką turime? EASA gavo 843 pastabas. Vis dėlto nemanome, kad tuo galima pateisinti šitokią ilgą CRD rengimą.

Nepriimtina tai, kad CRD padalytas į dvi dalis ir kad iki nustatyto termino paskelbta tik 1 dalis. Kaip galime teikti pastabas dėl tokio svarbaus pasiūlymo, jei neturime antrosios dalies?

Manome, kad reikia nedelsiant paskelbti antrąją šio CRD dalį ir atitinkamai pratęsti 1 dalies pastabų teikimo terminą.

Atsakymas. Paprastai Agentūra neskelbia CRD dviem dalimis, bet taip buvo galima šiek tiek kompensuoti vėlavimą. CRD I dalyje labai stengtasi tiksliai perteikti pagrindines pastabas ir pridėti nuomonės projektą, parengtą atsižvelgiant į visas mūsų peržiūrėtas pastabas. Todėl I dalis yra tinkamas dokumentas, kuriuo remiantis galima prašyti pateikti atsiliepimus dėl šios nuomonės, ir ją skaityti tikriausiai lengviau nei 500 puslapių CRD II dalį.

Paskelbta II dalis; joje pateiktas CS–LSA projektas, kurį Agentūra priims 2011 m. pradžioje.

Agentūra pripažįsta, kad šis reikalas užsitęsė per ilgai, daugiausia dėl išteklių stokos, bet vėluodami pasinaudojome galimybe pasirengti užduočiai BR.010 (pradėti įgytos ELA1 patirties tyrimą persvarstant nacionalinius itin lengvų orlaivių reglamentus), intensyviau bendradarbiauti šiuo klausimu su FAA ir rinkti informaciją apie LSA taisyklių taikymą Jungtinėse Amerikos Valstijose. Agentūra norėtų pabrėžti, kad, kaip matyti iš M dalies palengvinimo, nuomonės dėl L licencijos ir nuomonės dėl skrydžio įgulos licencijavimo (angl. flight crew licensing, FCL), įskaitant lengvųjų orlaivių pilotų licencijas (angl. Light Aircraft Pilot Licence, LAPL), vėluota ne dėl nepakankamo bendrosios aviacijos svarbos ir pirmenybės supratimo.

(P. 4) a) Bendroji pastaba (LAMA EUROPE)

BET KOKIOS SĖKMINGOS AVIACIJOS PRAMONĖS PAGRINDAS YRA MAŽOJI (LAISVALAIKIO) AVIACIJA.

Kiekvienas pilotas pradeda skraidyti ne *Airbus*, *Boeing* arba *Eurofighter*, bet mažu lėktuvu. 600 000 laisvalaikio pilotų (organizacijos *Europe Air Sports* duomenimis), įskaitant parašiutininkus, skraidyklių, itin lengvų orlaivių, sklandytuvų, karšto oro balionų ir lengvų varikliu varomų orlaivių pilotus, yra gausus Europos ir JAV aviacijos pramonės klientų būrys. Norint suprasti aerodinamiką, skrydžio mechanizmus, mechaniką, ekonomiką ir lėktuvo poveikį aplinkai reikia turėti patirties, o jos galima įgyti mažosios laisvalaikio aviacijos srityje. Noras dirbti aviacijos srityje gali atsirasti tik su ja susipažinus ir įgijus patirties. Norint suprojektuoti didelį naudingą orlaivį, reikia iš patirties žinoti, kaip iš tikrųjų tai padaryti ir į ką būtina atkreipti dėmesį.

Tai jau seniai suprato JAV pareigūnai. Jie pastebėjo, kad didelei aviacijos pramonei labai sunku rasti pakankamai tinkamos kvalifikacijos darbuotojų. Jie pripažino, kad mažosios aviacijos augimo (orlaivių ir pilotų skaičiaus) stagnacija tiesiogiai susijusi su didėjančiomis mažų orlaivių įsigijimo ir eksploatavimo sąnaudomis.

Todėl 2004 m. Jungtinėse Amerikos Valstijose pradėta taikyti LSA (angl. *Light-sport Aircraft*) programa siekiant aiškaus tikslo – gerokai sumažinti privataus ir laisvalaikio skraidymo veiklos pradžios sąnaudas. Šis tikslas pasiektas nustačius nesudėtingų orlaivių kategoriją, pagal kurią orlaivį galima užregistruoti gamintojui savarankiškai deklaravus, kad orlaivis atitinka priimtą pramonės standartą (ASTM). Pagal šią sistemą žmonėms leidžiama skraidyti taikant pagrįstai sumažintus mokymo ir medicinos reikalavimus.

Taip siekta sustabdyti aviacijos bendruomenės narių skaičiaus mažėjimą ir kartu išsaugoti aviacijos pramonės pagrindą; praėjus penkeriems metams nuo šių naujų taisyklių paskelbimo aiškiai matyti, kad tai buvo visiškai tinkamas sprendimas ir kad pasiekta pageidaujama rezultatų. Iš karto atsirado daugiau orlaivių ir pilotų, kartu ir esamų išteklių bazė didelėms aviacijos įmonėms.

Dabar JAV modelis kopijuojamas daugelyje kitų šalių, kartais šiek tiek pritaikant prie nacionalinių aplinkybių. Tarp šių šalių – šiuo metu daugiausia gyventojų turinčios Kinija ir Indija. Panašios programos priimtose siekiant sukurti būsimos aviacijos pramonės pagrindą.

Šiuo metu visoje LSA rinkoje aiškiai vyrauja Europoje įsikūrusios įmonės.

Ironiška, kad nėra panašių sistemų, kurias taikant Europoje būtų leidžiama skraidyti pagal ISA taisykles pagamintais orlaiviais.

Daugelis, sužinoję apie ELA proceso rengimą, manė, kad bus ištesėtas pažadas sukurti Europos atitikmenį. Vis dėlto nors ELA sistema suteikiamas gerokas palengvinimas kai kurioms orlaivių kategorijoms, dviejų vietų lengvųjų sportinių orlaivių projektavimo, gamybos ir eksploatavimo procesas yra daug sudėtingesnis už JAV LSA sistemą.

Dabar daugelis mano, kad reikėtų sukurti specialią iki 600 kg lėktuvų kategoriją ir įdiegti kuo panašesnę LSA sistemą.

Atsakymas. MDM.032 dalis apima daugiau nei LSA, bet siūloma supaprastinti 21 dalį. Atliekant užduotį BR.010 bus nustatyta, kaip padaryti daugiau nei tik supaprastinti 21 dalį dėl orlaivių ELA1 pogrupio.

(LAA) Deja, šiame CRD matyti netinkamas EASA požiūris į sporto ir rekreacinę aviaciją. Mūsų nuomone, sporto ir rekreacinės aviacijos negalima prilyginti komerciniam oro transportui.

Vis aiškiau, kad dar nepavyko pasiekti to, ko norime ir ko reikia – paprastos LSA.

Manome, kad dabartinėmis reglamentavimo pastangomis EASA neužtikrina to, kas, mūsų manymu, būtina siekiant toliau plėtoti sporto ir rekreacinę aviaciją. Mūsų nuomone, LSA galėtų būti pradinė aviacijos kategorija. Manome, kad, siekdama atsižvelgti į mūsų narių poreikius, EASA turėtų sukurti atskirą LSA kategoriją, kuri būtų kuo geriau suderinta su JAV LSA sistema.

Taip būtų galima sukurti pasaulinę LSA sistemą, kuri yra mūsų ilgalaikis tikslas.

Per susitikimą *AirVenture 2010* FAA administratorius Randy Babbitt nurodė, kad LSA sauga geresnė nei tikėtasi. Tai, mūsų nuomone, įrodymas, kad dėl savarankišku deklaravimu ir protingomis techninės priežiūros taisyklėmis pagrįstos JAV LSA koncepcijos nekyla saugos problemų. Atsižvelgdami į tai, kad 65 proc. JAV specialiųjų lengvųjų sportinių orlaivių (angl. *special light-sport aircraft*, SLSA) kilmės šalis yra Europa, esame įsitikinę, kad tokią pat sistemą galima taikyti ir Europoje.

Savarankiškos LSA koncepcija gali būti veiksminga – savarankiškas reiškią nebūtinai be EASA, bet kad jai skirta speciali vieta EASA taisyklių hierarchijoje.

Taip padaryta Jungtinėse Amerikos Valstijose, kur FAA padėjo sukurti LSA kategoriją, kuriai taikomos FAA taisyklės, pasiliko audito funkciją, bet tiesiogiai jos nevaldo.

Žinoma, dėl to reikėtų keisti pagrindinį reglamentą.

Čekijos LAA pasirengusi padėti atlikti parengiamuosius šio pakeitimo darbus.

Atsakymas. Dėkojame už pasiūlymą remti EASA atliekant užduotį BR.010. Pasiūlytais užduoties MDM.032 e dalies pakeitimais, patenkančiais į 21 dalies taisyklių taikymo sritį, iš tikrųjų neįgyvendinamas Čekijos LAA nurodytas tikslas. Vis dėlto FAA LSA taisyklė taikoma užduoties MDM.032 e dalies daliai ir netinka visai sričiai iki 2 000 kg.

(P. 4) EASA mokesčiai ir rinkliavos

Čekijos LAA ir LAMA EUROPE palankiai vertina pranešimą, kad EASA stengiasi atkreipti Komisijos dėmesį <...>, bet baiminasi, kad tai per vėlu, nes jau dabartinis mokesčių ir rinkliavų lygis mažosioms įmonėms yra didelė problema. EASA mokesčiai ir rinkliavos pagrįstos reglamentu,

kuriame reikalaujama, kad EASA finansuotųsi visiškai savarankiškai iš rinkliavų ir mokesčių, kuriuos ji įgaliota nustatyti. Dėl dabartinių rinkliavų mažosios įmonės jau patiria didelę našta. Paprastai šios įmonės pagamina maždaug 10–150 orlaivių per metus ir gauna 1–30 mln. EUR pelno, todėl joms sunku išgyventi esant tokiems mokesčiams ir rinkliavoms.

Mokesčių ir rinkliavų problema žinoma jau seniai, todėl būtina kuo greičiau priimti politinio lygmens sprendimą (Komisijoje).

Atsakymas. Pasižymėjome.

4 ir 7 puslapiai. CS-23 Light iki 1 200 kg MTOM

LAA CZ ir LAMA EUROPE mano, kad šio kodo kurti nebūtina. Iš tikrųjų CS-VLA taikymo sritį galima išplėsti iki 4 asmenų ir 1 200 kg MTOM. Mūsų nuomone, paaiškinimas, kad tokio kodo mums reikia, nes <...> didžioji dauguma esamų <...>, nepagrįstas, nes ELA sistema rengiama ne esamiems, bet naujiems orlaiviams.

Šiaip ar taip, iki 1 200 kg MTOM taikoma tiek daug kodų, kad jų skaičių reikėtų ne didinti, bet mažinti!

EASA verčiau stengtųsi sukurti gerą ASTM standartu pagrįstą LSA sistemą. Žinome, kad FAA svarsto galimybę sukurti ASTM standartu pagrįstą FAR-23 sistemą; galbūt reikėtų eiti šia kryptimi ir, užuot rengus CS-23 Light, kartu su FAA kuriant ASTM sistemą parengti pasaulinius aviacijos standartus.

Atsakymas. Šiuo metu manoma, kad FAR 23 dalies 7 pakeitimas yra tinkamai išbandytas tam tikrų lėktuvų standartas. Ilgainiui įvairius standartus planuojame persvarstyti glaudžiai bendradarbiaudami su FAA, kuri atliko ir 23 dalies sertifikavimo proceso tyrimą (angl. Certification process Study, CPS).

(P. 9 ir 10) Kompetentingos organizacijos

Kai kurie LSA, lengvų orlaivių gamintojai ir Čekijos LAA atstovai dalyvavo organizacijos Steria Mummert Consulting atliktame EASA sertifikavimo užduočių eksternalizavimo tyrime.

Ar rengiant šį CRD naudoti šio tyrimo rezultatai?

Kodėl šis tyrimas nepaskelbtas?

Atsakymas. Agentūra dėkoja jums ir kitiems dalyvaujantiems pramonės atstovams už pagalbą atliekant šį tyrimą.

Tai vidaus ataskaita, iš kurios Agentūra gauna informacijos apie eksternalizavimo galimybes. Kaip aprašyta pirmiau, Agentūra rengia valdančiosios tarybos sprendimo dėl eksternalizavimo atnaujinimą. Dėl šių vykstančių subtilių diskusijų ši ataskaita dar nepaskelbta.

Šis tyrimas nenaudotas rengiant šį CRD, nes šis CRD susijęs tik su Agentūros darbu naujinant valdančiosios tarybos eksternalizavimo politiką.

(P. 10–11) 7. Dalys, kurioms nereikia EASA 1 formos

Kol nepaskelbtos pastabos, šio pasiūlymo patikrinti neįmanoma. Čekijos LAA ir LAMA EUROPE nesutinka su pasiūlytu sprendimu.

Siūlome, kad bent ELA1 nereikėtų taikyti 1 formos.

Atsakymas. Atsižvelgiant į gautas pastabas parengtas ne toks liberalus pasiūlymas dėl ELA1, todėl palengvinamos diskusijos dėl šių dalių naudojimo komerciniais arba nekomerciniais tikslais. Prieita prie priimtino kompromiso, kuris skiriasi nuo jūsų pasiūlymo dar labiau apriboti EASA 1 formos

reikalavimus. Kitame planuojamame etape atliekant užduotį BR.010 bus nurodytos kitokių metodų galimybės.

(P. 11) Dalių ženklavimo pakeitimai ir atsekamumas

Čekijos LAA ir LAMA EUROPE mano, kad pirminiais pakeitimais siekiama mažinti gamintojų našta, bet yra priešingai.

Neturime II dalies pastabų, todėl nesutinkame su pasiūlytais 21A.804 ir 21A.805 pakeitimais.

Atsakymas. Jau paskelbta CRD II dalis ir iš jos matyti, kad dalių ženklinimą reikėtų išlaikyti siekiant užtikrinti atsekamumą ir sąsają su patvirtintais konstrukciniais duomenimis.

(P. 11) 8. CS-LSA pakeitimai

Čekijos LAA ir LAMA EUROPE palankiai vertina lengvųjų sportinių lėktuvų sertifikavimo specifikacijų rengimą remiantis ASTM F2245.

Deja, daugiau pastabų šiuo klausimu pateikti negalime, nes CS-LSA bus paskelbtos dar nepaskelbtoje II dalyje.

Atsakymas. Teikti pastabas dėl CS-LSA bus galima atsakant į CRD II dalį. Ši pastaba bus persvarstyta prieš 2011 m. pradžioje paskelbiant CS-LSA.

(P. 13) 9. Standartiniai pakeitimai ir remonto darbai

Čekijos LAA ir LAMA EUROPE palankiai vertina šį pranešimą, bet baiminasi, kad šių specialių CS rengimas remiantis FAA AC 43-13 1B ir 2B truks per ilgai.

Atsakymas. Agentūra dėkoja jums už paramą. Šiuo metu planuojama užduotį MDM.048 pradėti 2011 m., o baigti 2013 m. antrąjį ketvirtį. Tiriame galimybes kuo greičiau atlikti šias užduotis.

(P. 13–14) 10. Derinimas su FAA

Čekijos LAA ir LAMA EUROPE džiaugiasi šiuo pranešimu. Manome, kad geriausia būtų sukurti pasaulinę lengvųjų sportinių orlaivių LSA sistemą su bendrais visame pasaulyje taikomais organizacijos *American Society for Testing Materials* (ASTM) pagrįstais standartais.

Atsakymas. Agentūra dėkoja jums už paramą, susijusią su pareiškimu, kad EASA ketina pradėti ilgalaikį LSA derinimą su FAA (ir kitomis institucijomis) ir glaudžiai bendradarbiaudama su FAA imtis tolesnių veiksmų dėl jos FAR-23 CPS tyrimo ASTM procese.

13) Jungtinės Karalystės lengvųjų orlaivių asociacija

III paaiškinimas (p. 2)

Šio CRD II dalis dar nepaskelbta, todėl informacija neišsami ir neįmanoma pateikti išsamaus atsakymo.

Atsakymas. Paprastai Agentūra neskelbia CRD dviem dalimis, bet taip buvo galima šiek tiek kompensuoti vėlavimą. CRD I dalyje labai stengtasi tiksliai perteikti pagrindines pastabas ir pridėti nuomonės projektą, parengtą atsižvelgiant visas mūsų peržiūrėtas pastabas. Todėl I dalis yra tinkamas dokumentas, kuriuo remiantis galima prašyti pateikti atsiliepimus dėl šios nuomonės, ir ją skaityti tikriausiai lengviau nei 500 puslapių CRD II dalį.

a skirsnio 2 punktą (p. 5)

LAA apskritai pritaria pasiūlymui toliau konsultuotis siekiant pakeisti pagrindinį reglamentą, bet šias konsultacijas reikia atlikti labai skubiai: šiaip ar taip, išankstinis pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą (angl. *Advance Notice Of Proposed Amendment*, ANPA) Nr. 14-2006 parengtas prieš ketverius metus ir atsakant į jį pasiūlyta pakeisti pagrindinį reglamentą. Kad galėtų skatinti labai

reikalingas pramonės inovacijas, EASA turi skubiai veikti siekdama labai lengvų orlaivių projektuotojams ir gamintojams sukurti tokią aplinką, kurioje jie galėtų veikti be esamoms DOA / POA sistemoms būdingų išlaidų ir išteklių apribojimų, kartu užtikrinti eksploatacinę naudą atitinkančias galutinio naudotojo sąnaudas.

b skirsnis (6 ir tolesni puslapiai)

LAA apskritai pritaria palyginti su NPA Nr. 2008-07 padarytiems pakeitimams. Dar kartą primenama, kad pramonei skubiai reikia šių pasiūlymų. Naujasis CS-LSA, CS-23 *Light* ir CS „Standartiniai remonto darbai ir pakeitimai“ ir pataisytas CS-VLA bei CS-22 reikia parengti skubiai (vėliausiai parengus 21 dalies pakeitimus).

Atsakymas. Agentūra dėkoja pastabų pateikėjui už paramą ir siūlo įvairias tolesnių veiksmų užduotis (pvz., MDM.032 d dalį ir BR.010) vykdyti pagal paskelbtą taisyklių rengimo planą. Tiriame galimybes kuo greičiau atlikti šias užduotis. Pirmasis standartas – CS-LSA – bus paskelbtas jau 2011 m. pradžioje. Kiti standartai taikomi specialiomis sąlygomis.

b skirsnio 6 punktą (p. 9) (kompetentingos organizacijos)

Norėčiau, kad šie kvietimai dalyvauti konkursuose būtų skelbiami plačiau. Nepakanka jūsų svetainėje skelbti kvietimus dalyvauti konkursuose. Galbūt būtų įmanoma užsisakyti el. laiškų paslaugą, kad, paskelbus kvietimą dalyvauti konkurse, visiems jį užsisakiusiesiems būtų išsiunčiamas el. laiškas?

Atsakymas. Atvirus kvietimus dalyvauti konkursuose skelbia Europos Sąjungos oficialųjį leidinį leidžiantis Leidinių biuras, paskui jie įtraukiami į [EASA viešųjų pirkimų svetainę](#). EASA tinklalapyje pranešimo el. paštu užsisakyti negalima.

Vis dėlto įmanoma prisiregistruoti prie elektroninės konkursų duomenų bazės (TED), kurioje visomis ES kalbomis skelbiami visi Europos Sąjungos kvietimai dalyvauti konkursuose. Informacijos ir nurodymų apie prisijungimą ir pranešimus pagal konkrečius paieškos profilius galima rasti adresu <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

14) Luftfahrt-Bundesamt

Bendroji pastaba

Keliose dalyse formuluotėje „21A.14 dalies b ir c punktuose apibrėžti orlaiviai“ pateikiama nuoroda į 21A.14 dalies b arba c punktą. Ar teisinga, kad šia formuluote apibrėžiama orlaivio kategorija, bet ji nereiškia, kad orlaivio projektas iš tikrųjų patvirtintas pagal 21A.14 dalies b arba c punktą? Žinant atsakymą į šį klausimą bus lengviau suprasti, ar naujosios sistemos pranašumai (pvz., gamyba pagal L poskyrį, savininko pagamintos dalys) taikomi ir tokio tipo orlaiviams, kurių projektas patvirtintas prieš pakeičiant šią taisyklę arba pagal aukštesnį visiškai patvirtinto DOA standartą.

Atsakymas. Šiuose reikalavimuose pateikta nuoroda į „21A.14 dalies b arba c punkte apibrėžtą orlaivį“ apibrėžiama šioje dalyje nurodyta gaminių kategorija. Taigi, ji bus taikytina ir pagal dabartines taisykles jau patvirtintiems gaminiams. Kai taikoma, vietoj šios nuorodos nuomonėje nurodyta ELA1 ir ELA2, kurių apibrėžimai pasiūlyti šioje nuomonėje dėl Reglamento (EB) Nr. 1702/2003 pakeitimų.

21A.14 dalies b ir c punktai

Ši dalis taip pat apima variklius ir oro sraigtus. Kaip tai susiję su L poskyriu ir 21A.307 dalies b ir c punktais, jei projektas įtrauktas į orlaivį arba jei projektavimo organizacija jau buvo patvirtinusi projektą pagal J poskyrį? Pvz., ar įmanoma pagaminti variklį orlaiviui pagal L poskyrio 21A.14 dalies b arba c punktą? Ar atsakomybę už šio orlaivio dalių gamybą gali prisiimti ir orlaivio savininkas?

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, dalis šios pastabos nebeaktuali.

Kalbant apie dalių, kurioms nereikia EASA 1 formos, išleidimą, iš tikrųjų siekiama leisti įmontuoti šias dalis, jei jos atitinka patvirtintą projektą. Pvz., automobilių variklių dalis, kurios patvirtintos naudoti orlaiviams, galima įmontuoti, jei orlaivio savininkas prisiima atsakomybę.

21A.377 dalies b ir c punktai

B skyriaus medžiagoje dėl G poskyrio neseniai išbrauktas trečio lygio pažeidimas. Jis vėl įtrauktas į šią dalį.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.353 dalies b punktas

Bendra projektavimo ir gamybinė organizacija pagal L poskyrį negalės pasirašyti projektavimo organizacijos ir gamybinės organizacijos susitarimo su kita projektavimo organizacija viršydama savo pirminę veiklos sritį.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.383 dalies c punktas

Nuoroda „pagal 21A.307 dalį“ atitinkamame G poskyrio tekste prieš kelis metus išbraukta, nes dėl jos nebūtų galima išduoti EASA 1 formos „tik atitiktis“ / „prototipas“.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.385 dalies n punktas

Nuorodą reikėtų pakeisti iš „pagal 21A.383 dalies f punkto teisę“ į „<...> 21A.383 dalies e punktą“.

Atsakymas. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą. Taigi, ši pastaba nebeaktuali.

21A.439. Remonto dalių gamyba

Ši dalis taip pat turėtų apimti galimybę gaminti dalis prisiimant atsakomybę orlaivio savininkui, nes kitaip ši dalis gali prieštarauti 21A.307 dalies b ir c punktam.

Atsakymas. Nepritariame. 21A.307 dalimi nesiekiama keisti techninės priežiūros reikalavimų. Tai nepatenka į šios taisyklių rengimo užduoties taikymo sritį.

Visas L poskyris

Manome, kad rengti tokį L poskyrį nelabai naudinga.

– Jau iš 21A.377 dalies b punkto ir 21A.383 dalies c punkto matyti, kad atsiranda didelė rizika, jog šis poskyris nenorom skirsis nuo susijusių J arba G poskyrio reikalavimų. Jei tikrai reikia L poskyrio, jis turėtų apimti tik DOA ir POA derinimą, o pačius reikalavimus reikėtų išlaikyti J ir G poskyriuose.

– Kaip jis naudingas pramonei? Ilgainiui sąnaudos nebus sumažintos tiek, kiek norėtusi, nes priežiūros reikalavimai išlieka tokie pat, ir ši priežiūra bus padalyta tarp EASA (DO dalis) ir NAA (PO dalis).

Atsakymas. Agentūra sutinka, kad pasiūlytu L poskyriu labai nepakeičiami atskiri DOA ir POA reikalavimai. Be to, pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktyje jau numatyta galimybė perduoti atsakomybę už POA Agentūrai. Todėl padaryta išvada, kad, kaip nurodyta šiame atsiliepime, L poskyris nėra naudingas ir kad dėl jo taisyklės tampa pernelyg sudėtingos. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą.

15) Jungtinės Karalystės CAA

(P. 2), III dalies 4 punktas ir IV dalis

Pastaba. CAA tikisi gauti pastabų dokumento II dalį, kai bus pateiktos išsamesnės pastabos dėl visų – I ir II dalių – pasiūlymų.

Štai keli pavyzdžiai, kodėl reikia suprasti visą CRD:

4 puslapyje pateiktą teiginį „NPA priimtas įvairiai“ reikėtų pateikti kartu su pastaba ir EASA atsakymu.

Atsakymas. Daugelis pastabų pateikėjų išreiškė panašią nuomonę, kad pasiūlymas yra žingsnis tinkama kryptimi, bet kad, jų manymu, tai nėra jų lauktas sprendimas, panašus į FAA LSA sistemą. Reikės keisti pagrindinį reglamentą, todėl pasiūlytas antras etapas – užduotis BR.010.

Atrodo, kad 5 puslapyje pateikta nuoroda į tam tikro lengvosios aviacijos segmento reglamentavimo panaikinimą prieštarauja ICAO principams ir tarptautinio tinkamumo skraidyti pažymėjimo išdavimui. Kad būtų galima išduoti ICAO tinkamumo skraidyti pažymėjimą, asmuo arba organizacija turi prisiimti atsakomybę už gaminį arba dalį.

Atsakymas. ICAO atitiktis yra svarbus aspektas, bet reikia išlaikyti pusiausvyrą su noru toliau plėtoti BA užtikrinant tinkamą saugos lygį.

(P. 5) a punkto 2 papunkčio antros įtraukos nuoroda. Nors, atrodo, nustatytas siekis būsimus pagrindinio reglamento pakeitimus derinti su FAA ir organizacija *Transport Canada*, manoma, kad reikėtų derinti ir pasiūlymą parengti papildomus CS standartus.

Atsakymas. Siekiame kiek įmanoma suderinti procesus ir standartus. Parengus suderintus standartus gali pakakti mažiau standartų.

(P. 5) 2 punkto ketvirta įtrauka. Pasiūlymų, kad kai kuriems orlaiviams ELA nereikia variklio arba oro sraigto tipo pažymėjimo, priimtumas priklauso nuo leidžiamo dydžio ir veiklos pobūdžio. Pvz., jis gali būti priimtinas dviejų vietų savos gamybos orlaiviui, bet ne galingesniam orlaiviui, kuriam išduotas meteorologinių sąlygų pagal prietaisus (angl. *Instrument Meteorological Conditions*, IMC) patvirtinimas (pvz., *Cessna 172* ir PA-28 (!80)).

Atsakymas. Tai iš tikrųjų reikės persvarstyti atliekant pasiūlytą užduotį BR.010.

(P. 6) b punktas „Nuomonė dėl 21 dalies ir pakeitimai, palyginti su NPA“, 1 punktas

Pastaba. Pradinė pranešime apie pasiūlytą pakeitimą Nr. 2008-07 pateikta koncepcija buvo skirta naudojimui nekomerciniais tikslais. Iš antrojo sakinio, pvz., matyti, kad šis principas pasiūlytuose pakeitimuose, nurodytuose šiame atsakymo į pastabas dokumente, neišlaikytas. Norėtume paprašyti paaiškinti šį klausimą.

Atsakymas. EASA 1 formos naudojimo kriterijai sugriežtinti, todėl leidžiamas naudojimas ir komerciniais tikslais.

(P. 6) b punkto 2 papunktis, CS-VLA antraštinės dalies pastaba (antra įtrauka)

Pastaba. Pažymime, kad atliekant taisyklių rengimo užduotį VLA.008 bus apsvaistyta galimybė išplėsti taikymą CS-VLA siekiant įtraukti naktinių vizualiųjų skrydžių taisykles (angl. *night visual flight rules, Night VFR*) ir IMC, kad tai gali turėti didelę įtaką tokių orlaivių saugai ir kad tai reikia atidžiai patikrinti ir suderinti su FAA ir organizacija *Transport Canada*.

Atsakymas. *Sutinkame, kad atliekant šią užduotį reikia įvertinti poveikį saugai. Svarbus klausimas bus derinimas su organizacija Transport Canada Civil Aviation (TCCA) ir FAA ir jų patirtis.*

(P. 7) b punkto 2 papunktis, CS-23 antraštinės dalies pastaba (trečia įtrauka)

Pastaba. CS-23 *Light*, FAR-23 7 pakeitimas – tai 1969 m. rugsėjo 14 d. JAV vyriausybės paskelbtas standartas. Sutinkama, kad daugelis orlaivių suprojektuoti ir pagaminti pagal šį standartą ir jiems vis dar taikomos įgytos teisės su tam tikrais projekto pakeitimais, kurie vis dar projektuojami pagal šiuos ankstesnius reikalavimus. Vis dėlto bet kokį orlaivį su reikšmingais pakeitimais arba bet kokį naują orlaivį vėliau reikės projektuoti pagal vėlesnius standartus. Gamintojai gali atsižvelgti į projektavimo klausimus, kurie tinkamai neįtraukti į ankstesnį FAR-23 leidimą, pvz., kompozicinės medžiagos atsparumas nuovargiui ir pažeidimui. JAR-23 ir CS-23 pagrįsti 1991 m. vasario 4 d. FAR 23-42. Bet koks pasiūlymas sukurti tinkamumo skraidyti standartą CS-23 *Light* turėtų būti pagrįstas naujausiais CS-23 standartais, kuriuos galima laikyti iš esmės suderintais su FAR-23.

Atsakymas. *Pagal FAR 23 dalies 7 pakeitimą suprojektuoti lėktuvai neginčyti ir sudaro didžiąją dabartinio oro laivyno dalį. Todėl manome, kad tai gali būti panašaus projekto lėktuvų tinkamumo skraidyti standartas, bet jei reikalavimai netinkami (pvz., kompozicinės medžiagos struktūra), sertifikavimo pagrindas bus keičiamas.*

(P. 7) b punkto 2 papunktis, CS-22 antraštinės dalies pastaba (ketvirta įtrauka)

Pastaba. CAA mano, kad, siekiant užtikrinti veiksmingumą, prieš kuriant naują standartą, pvz., CS-23 *Light*, reikėtų racionalizuoti visus CS-VLA ir pasiūlyto CS-23 *Light* projektavimo standartus. Tai turėtų būti derinimas su FAA ir organizacija *Transport Canada*.

Atsakymas. *CS-23 Light rengimas remiantis FAR 23 dalies 7 pakeitimu laikomas pragmatiniu požiūriu, kurį vėliau būtų galima persvarstyti ir galbūt komponuoti, kaip nurodyta atsakymo į pastabas dokumente.*

(P. 8) 3 punktas

Pastaba. Kuriame etape reikės supaprastinto DOA? Ar tikėtina, kad jo reikės prieš išduodant tinkamumo skraidyti pažymėjimą arba leidimą skraidyti?

Atsakymas. *DOA visai nebus reikalaujama. Aprašytame scenarijuje parodytas atvejis, kai įmonė gali pradėti be DOA ir, atsižvelgiant į veiklą, pereiti prie DOA, siekdama užtikrinti didesnę veiksmingumą nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti atžvilgiu.*

(P. 10) 6 dalis „Kompetentingos organizacijos“ (antra įtrauka): „pareiškėjas turėtų galėti pasiūlyti Agentūrai patvirtinti savo pasirinktą kompetentingą organizaciją“.

Pastaba. Pažymime, kad EASA valdančioji taryba dar nepriėmė QE naudojimo politikos. CAA mano, kad reikia apsvaistyti, ar pareiškėjai gali pasirinkti siekti patvirtinimo naudodamiesi silpniausia grandies dalimi ir koku mastu Agentūra turėtų paskirti akredituotą kompetentingą organizaciją pagal geografinę vietovę, kad būtų galima pasinaudoti kalbos ir kultūros pranašumais. Standartizavimas taip pat bus esminis klausimas.

Atsakymas. *Taikant kompetentingų organizacijų politiką reikės sudaryti vienodas sąlygas, kad standartizuojant būtų galima užkirsti kelią sertifikavimui pasinaudojant silpniausia grandies dalimi.*

(P. 11) b punkto 7 papunktis

Pastaba. Pagal pataisytą pasiūlymą reikia tik EASA pirminės skrydžio valdymo įrangos struktūros arba riboto galiojimo dalių 1 formos, taip pat reikia, kad orlaivio ELA1 savininkai pateiktų patvirtinto projekto atitikties pareiškimą. Bet kuriam ICAO tinkamumo skraidyti pažymėjimo reikalavimus atitinkančiam orlaiviui būtina naudoti EASA 1 formoje nurodytas dalis; apribotą gamybą leidžia atitinkamai patvirtintos techninės priežiūros organizacijos. Jei atitikties pareiškimą pateikia savininkai, neaišku, kas prisiima atsakomybę. Taip pakeistam orlaiviui galima išduoti tik leidimą skraidyti, todėl šis orlaivis neturėtų būti naudojamas komercinei veiklai.

Atsakymas. Pataisytame pasiūlyme išlaikytas pirminis ELA2 pasiūlymas ir apribotas ELA1 pasiūlymas. Savininkas pateiks atitikties pareiškimą ir prisiims atsakomybę už leidimą įmontuoti dalis orlaivyje.

(P. 14) b punkto 10 papunktis, derinimas su FAA

Pastaba. CAA supranta, kad EASA negalės veikti kaip projektavimo valstybė, jei EASA nepriklausantys pareiškėjai nesiims specialių priemonių. Tai ypač pasakytina apie gaminius, kurie Jungtinėse Amerikos Valstijose patvirtinti kaip žemesnio nei ICAO standarto LSA orlaiviai ir kuriems ketinama išduoti EASA ICAO tinkamumo skraidyti pažymėjimą.

Atsakymas. Pasižymėjome. Šį klausimą reikėtų apsvarstyti išsamiau.

(P. 14) 2 dalis, paskutinis sakiny.

Pastaba. Ne visai suprantamas teiginys, kad „Europos požiūriu į LSA RTC arba TC nepavyks užkirsti kelio Europos LSA eksportui į JAV, jei jiems neišduotas atskiras tinkamumo skraidyti pažymėjimas“. Reikėtų išsamesnio paaiškinimo.

Atsakymas. Šis teiginys susijęs su citatomis iš šioje CRD I dalies dalyje pristatyto Įsakymo 8130.2F. Šis orlaivio tipas atitinka sertifikavimo reikalavimus arba jam net išduotas EASA (riboto galiojimo) tipo pažymėjimas, todėl tai bus „panašus kilmės šalies pažymėjimas“.

Taigi, toks orlaivis atitiks specialaus LSA kategorijos tinkamumo skraidyti pažymėjimo reikalavimus.

16) Vienas Austrijai atstovaujantis EASA komiteto narys

Bendroji pastaba / pagrindimas

Atsižvelgiant į tai, kad paskelbtas ne visas CRD, – dar nėra dalies su pastabomis ir EASA atsakymais (nepaskelbtas EASA svetainėje), – pastabų laikotarpis laikomas per trumpu.

Pasiūlymas

Atsižvelgiant į tai, kad dar nepaskelbta dalis atsakymo į pastabas dokumento su suinteresuotųjų šalių pastabomis ir EASA atsakymais, reikėtų pratęsti šio CRD pastabų teikimo laikotarpį.

Atsakymas. Nepritariame. Nors paprastai Agentūra neskelbia CRD dviem dalimis, taip galima padėti šiek tiek kompensuoti vėlavimą. CRD I dalyje labai stengtasi tiksliai perteikti pagrindines pastabas ir pridėti nuomonės projektą, parengtą atsižvelgiant į visas mūsų peržiūrėtas pastabas. Todėl I dalis yra tinkamas dokumentas, kuriuo remiantis galima prašyti pateikti atsiliepimus dėl šios nuomonės, ir ją skaityti tikriausiai lengviau nei 500 puslapių CRD II dalį.

B poskyris

21A.14 dalis

Pastaba / pagrindimas / pasiūlymas

Šioje dalyje pateikti apibrėžimai turėtų atitikti taikytinus kitose susijusiose įgyvendinimo taisyklių dalyse pateiktus apibrėžimus.

M dalies ELA1 apibrėžimas turi atitikti 21 dalyje pateiktą apibrėžimą.

Atsakymas. Šioje nuomonėje pateikiamas pasiūlymas iš dalies pakeisti M dalį.

c) 7) stūmoklinis variklis

Pastaba. Ar ELA sertifikavimo procesą galima taikyti visų rūšių stūmokliniams varikliams, net tiems, kurie nenaudojami 21A14 dalies c punkte apibrėžtiems gaminiams, net labai sudėtingiems varikliams su FADEC ir turbokompresoriais?

Atsakymas. Pritariame. 21A.14 dalies c punktas pataisytas, kad 21A.14 dalies c punkte apibrėžtuose orlaiviuose būtų galima įmontuoti tik variklius ir oro sraigtus.

21A.47 dalis

Reikėtų paaiškinti, ar Agentūrai patvirtinus sertifikavimo programą įmanoma perduoti orlaivio TC, jei neįvykdyti 21A.14 dalyje nurodyti kvalifikaciniai tinkamumo reikalavimai ir naujasis TC turėtojas neturi DOA arba alternatyvių DOA procedūrų. (Taip pat žr. 21A.116.)

Atsakymas. Agentūrai patvirtinus sertifikavimo programą kvalifikaciniai tinkamumo reikalavimai įvykdomi. Tai apima 21A.14 dalies pakeitimas.

Vis dėlto perduoti bus galima tik tuo atveju, jei fizinis arba juridinis asmuo galės įvykdyti 21A.47 dalies pakeitime nurodytus įsipareigojimus (žr. CRD Nr. 2008-06).

D poskyris

21A.98 dalies a punktas

Pastaba / pagrindimas

Šis papunktis neaiškus. Taikymas, kaip nurodyta, klaidinamas, todėl jį galima aiškinti įvairiai. Šio punkto aiškinimas kartu su 21A.14 dalimi paraiškos pateikėjams gali atrodyti klaidinamas.

Pasiūlymas

Taikymo dalyje siūloma naudoti įtraukas.

Atsakymas. Iš dalies pritariame. Kad būtų aiškiau, ši dalis performuluota.

D poskyris

21A.98 dalies b ir c punktai

Pastaba

Norėtume bendrai pakomentuoti, kad sertifikavimo specifikacijų naudojimas bendriesiems patvirtinimams, kaip nurodyta šiame poskyryje, neatitinka pagrindinio reglamento 216/2010 ir viršija EASA atsakomybės sritį.

Atsakymas. Pasiūlytos standartinių remonto darbų CS apims ne bendruosius patvirtinimus, bet specialiuosius remontus arba pakeitimus. EASA atsako už sertifikavimo specifikacijų ir priimtinių laikymosi priemonių, taikytinų sertifikavimo procese, rengimą (pagrindinio reglamento 19 straipsnis). Todėl šios naujosios CS bus rengiamos dėl standartinių pakeitimų sertifikavimo.

L poskyris

Pastaba / pagrindimas

Šiam poskyriui nepritariama, nes juo sudaroma didesnė biurokratinė našta orlaivių bendruomenei, kuriai taikomi šie reikalavimai.

L poskyris turėtų apimti tik taikymo sritį, tinkamumą, taikymą, patvirtinimo išdavimą ir patvirtinimo perdavimą.

Šiame poskyryje nereikėtų pateikti išsamių DOA ir POA patvirtinimo reikalavimų. Reikėtų tik pateikti nuorodą į F, G arba J poskyrį.

Patvirtinimo procesas neturėtų skirtis nuo šio poskyrio ir turėtų būti įmanomi ne tokie sudėtingi gamybos ir alternatyvių DOA procedūrų organizacijų patvirtinimai pagal F poskyrį. Šiame poskyryje reikėtų pateikti tik tuos reikalavimus, kurie yra mažiau ribojami už reikalavimus, nurodytus F, G arba J poskyryje.

Atsakymas. Agentūra sutinka, kad pasiūlytu L poskyriu labai nepakeičiami atskiri DOA ir POA reikalavimai. Be to, pagrindinio reglamento 20 straipsnio 2 dalies b punkto ii papunktyje jau numatyta galimybė perduoti atsakomybę už POA Agentūrai. Todėl padaryta išvada, kad, kaip nurodyta šiame atsiliepime, L poskyris nėra naudingas ir kad dėl jo taisyklės tampa pernelyg sudėtingos. Agentūra nusprendė atšaukti L poskyrio pasiūlymą.

21A.436 Standartiniai remonto darbai

Taikymas. Žr. pastabą dėl 21A.98 dalies.

Atsakymas. Iš dalies pritariame. Kad būtų aiškiau, ši dalis performuluota.

CS-23 Light

Pastaba. Reikėtų paaiškinti, ar pasiūlytas taikymas ir techninis turinys atitinka ICAO 8 priedą.

Atsakymas. CS-23 Light atitiks ICAO 8 priedą.