



**AVIZUL nr. 01/2011**

**AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI**

**din 18 martie 2011**

**pentru un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea întreprinderilor de proiectare și producție;**

**ȘI**

**pentru un Regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului Comisiei (CE) nr. 2042/2003 privind navigabilitatea inițială și continuă a produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu**

***„Procesul ELA” și „Modificări și reparații standard”***

## **Rezumat**

Prezentul aviz influențează în primul rând aviația generală și abordează următoarele probleme:

Se introduce un proces de certificare simplificat și restructurat pentru aeronava europeană ușoară (ELA). Un solicitant al unui certificat de tip pentru o aeronavă ELA1 (de ex. avioane sub 1 200 kg) poate utiliza un program de certificare pentru demonstrarea conformității. Acest lucru anulează obligativitatea ca întreprinderile mici să treacă prin procedura administrativă dificilă și de lungă durată de obținere a aprobării pentru întreprinderea de proiectare (DOA) trecând, în același timp, prin procedura de certificare. Această modificare vine în sprijinul noilor solicitanți pentru un certificat de tip pentru o aeronavă ELA1.

Se introduce conceptul de „Modificări și reparații standard”. Noul concept elimină necesitatea parcurgerii procedurii de aprobare a proiectului pentru modificările și reparațiile considerate standard. În acest scop, noile specificații de certificare (CS) cuprind și un catalog al modificărilor și reparațiilor standard. Noul concept reduce povara administrativă, menținând, în același timp, un nivel înalt de siguranță. Toți proprietarii/operatorii de aeronave de dimensiuni reduse pot beneficia de această reglementare.

În conformitate cu reglementările actuale, Formularul 1 EASA reprezintă o condiție indispensabilă pentru instalarea pieselor de schimb pe o aeronavă. Unele reperi și dispozitive de pe o aeronavă ELA se produc însă în sectoare industriale obișnuite non aeronautice. Producătorii obișnuiți nu pot da în exploatare aceste reperi cu un Formular 1 EASA. Pentru aeronavele noi, acest lucru nu reprezintă o problemă, deoarece recepția reperelor este acoperită de întreprinderea de producție omologată a producătorului de aeronave. Piese de schimb se obțin însă de obicei direct de la sursă. Pentru respectarea obligativității unui Formular 1 EASA, aceste reperi trebuie, totuși, date în exploatare prin intermediul unor întreprinderi de producție omologate, în cazul cărora valoarea lor adăugată nu este întotdeauna iminentă. Pentru proprietarii de aeronave ELA, prezentul aviz introduce posibilitatea acceptării instalării anumitor reperi care nu sunt critice pentru siguranță fără Formularul 1 EASA. Această modificare vizează reducerea poverii de reglementare la un nivel proporțional cu riscurile pentru siguranță.

## Generalități

1. Scopul prezentului aviz este recomandarea către Comisie a modificării anexei la Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003<sup>1</sup> (denumită în continuare „Partea 21”) și, în special, a introducerii unui proces de certificare simplificat și restructurat pentru aeronavele europene ușoare (ELA). De asemenea, pentru păstrarea coerenței cu partea 21, se recomandă modificarea de către Comisie a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003<sup>2</sup> și a anexelor partea M și partea 145.
2. Prezentul aviz se adoptă cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al agenției<sup>3</sup>, în conformitate cu dispozițiile articolului 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008<sup>4</sup> (denumit în continuare „regulamentul de bază”).

## II. Consultare

3. În ultimii ani a existat un declin în activitatea aviației „clasice” de agrement și în dezvoltarea utilizării aeronavelor ultraușoare în Europa. Reacțiile din industrie și ale operatorilor au sugerat caracterul încărcat al cadrului de reglementare aplicat pentru aeronavele de agrement, având în vedere natura activităților implicate și repartizează o sarcină de reglementare dificilă pentru proiectații și producătorii acestor tipuri de aeronave.
4. Pentru rezolvarea acestui gen de probleme, agenția a creat o sarcină de reglementare MDM.032. Având în vedere că sarcina avea un domeniu de aplicare larg, agenția a emis, în 2006, un NPA în avans, pentru discutarea unui concept de mai bună reglementare în aviația generală. Reacțiile în urma acestui NPA în avans au fost utilizate de către grupul MDM.032 pentru elaborarea unui concept de mai bună reglementare în aviația generală. Inițial, acest concept aborda și menținerea navigabilității, operațiunile și modul de eliberare a licențelor în aviația generală.
5. De asemenea, agenția a luat în considerare introducerea reglementării pentru aeronava sport ușoară (LSA) de către Administrația Federală a Aviației (FAA), care a subliniat o lipsă a armonizării între agenție și FAA în reglementarea aviației de agrement. Majoritatea tipurilor de LSA din S.U.A au o origine europeană, dar acestea pot fi operate legal în UE doar dacă au o masă maximă de decolare mai mică de 450 kg (și, în consecință, cad sub incidența anexei II la regulamentul de bază) sau au fost certificate CS-VLA (aeronavă foarte ușoară) sau conform unui cod superior.
6. Grupul MDM.032 a pus în discuție un subset al conceptului pentru o mai bună reglementare în aviația generală, mai multe opțiuni privind navigabilitatea inițială. Odată cu publicarea

---

<sup>1</sup> Regulamentul (CE) al Comisiei nr. 1702/2003 al Comisiei din 24 septembrie 2003 de stabilire a normelor de punere în aplicare privind certificarea pentru navigabilitate și mediu a aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor, precum și certificarea companiilor de proiectare și producție. (JO L 243, 27.9.2003, p. 6). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1194/2009 din 30 noiembrie 2010 (JO L 321, 6.12.2009, p. 5).

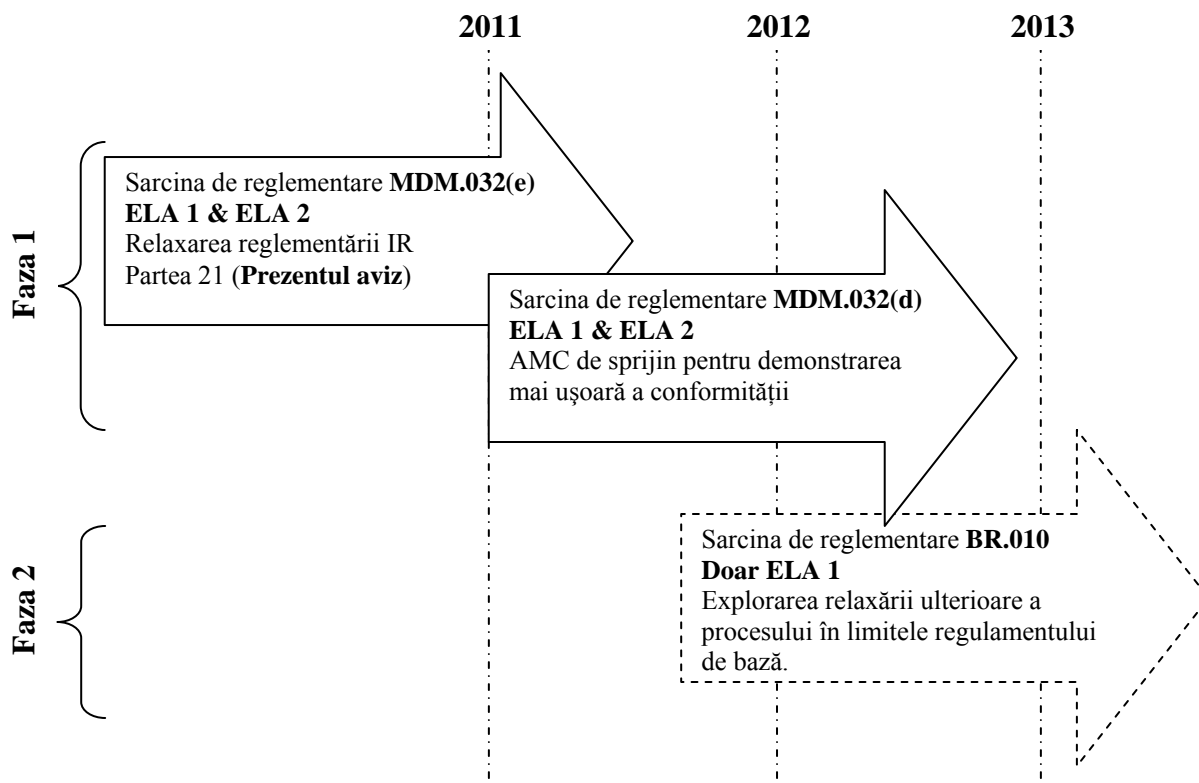
<sup>2</sup> Regulamentului Comisiei (CE) nr. 2042/2003 din 20 noiembrie 2003 privind navigabilitatea inițială și continuă a produselor, pieselor și echipamentelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 962/2010 din 26 octombrie 2010 (JO L 281, 24.11.2009, p. 78).

<sup>3</sup> Decizia Consiliului de administrație cu privire la procedura pe care agenția trebuie să o aplice pentru emiterea de avize, certificări, specificații și îndrumări. EASA MB 08-2007 din 11.06.2007 („Procedura de reglementare”).

<sup>4</sup> Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.03.2008, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 1108/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009 (JO L 309, 24.11.2009, p. 51).

NPA 2008-07, la data de 18 aprilie 2008, cu privire la navigabilitatea inițială, grupul a propus următoarele:

- Eliminarea oricărei modificări a domeniului de aplicare a anexei II (în special pentru aeronavele ultraușoare) la Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1702/2003 (denumită în continuare „Partea 21”) și păstrarea acelor aeronave care nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament.
  - Crearea unui regim de reglementare mai accesibil pe baza unui nou proces pentru aeronavele europene ușoare (ELA) și introducerea unui concept pentru modificări și reparații standard.
  - Separarea regimului de reglementare mai accesibil pentru ELA în două procese:
    - o ELA1 pentru avioane, planoare sau planoare motorizate neclasificate ca avioane complexe cu motor până la o masă maximă la decolare de **1 200 kg**.
    - o ELA2 pentru avioane, planoare sau planoare motorizate neclasificate ca avioane complexe cu motor până la o masă maximă la decolare de **2 000 kg**.
7. Noua procedură propusă pentru aeronavele ELA în NPA 2008-07 era o procedură nouă mult simplificată pentru reglementarea aeronavelor și produsele, reperatele și dispozitivele acestora. Se avea în vedere continuarea eliberării certificatelor de tip pentru tip și a certificatelor de navigabilitate pentru aeronavele individuale. Acest lucru presupune ca noul proces să respecte principiile existente ale părții 21.
8. La data limită de 18 iulie 2008, agenția primise 843 de observații de la 79 de autorități aeronautice naționale, organizații profesionale și companii private.
9. Mulți dintre cei care au trimis observații au exprimat punctul de vedere conform căruia NPA nu a atins obiectivul propus, adică un proces de certificare comparabil cu cel existent în SUA (reglementarea pentru aeronava sport ușoară), care nu cuprinde omologările întreprinderilor și nici nu presupune implicarea semnificativă a Administrației Federale a Aviației (FAA). Cu toate acestea, aceste observații au aparținut unor părți interesate parte integrantă a domeniului de aplicare al procedurii ELA1.
10. De aceea, agenția a propus o modificare importantă a propunerilor în documentul de răspuns la observații (CRD) pentru NPA 2008-07. A fost propusă o a doua fază de reglementare paralelă, întrucât pentru această categorie de aeronave ELA1 se are în vedere o relaxare ulterioară a regimului de reglementare prin sarcina de reglementare BR.010, care se apropie mai mult de reglementările FAA pentru LSA. În același timp, propunerile din NPA 2008-07 atât pentru ELA1 cât și pentru ELA2 vor fi continuate, pentru introducerea cât mai curând a unei proceduri de certificare simplificate, în conformitate cu partea 21.



11. Agenția a decis să separe publicarea CRD pentru NPA 2008-07, pentru a comunica mai clar această abordare în două faze și pentru a oferi un rezumat detaliat al discuțiilor, concluziilor și a propunerii de text rezultate pentru modificările aduse părții 21, în vederea simplificării procesului de certificare existent. În ciuda reacțiilor potrivnice acestei separări exprimate în anexa la prezentul aviz, ne exprimăm părerea că aceasta a favorizat procesul de consultare cu privire la această strategie și, în același timp, a grăbit procesul de modificare a părții 21 propus prin prezentul aviz.
12. O parte a II separată a CRD pentru NPA 2008-07 a fost publicată pe 25 noiembrie 2010, cu toate cele 843 de observații, răspunsuri și propunerea de text rezultată pentru noile specificații de certificare propuse pentru avioanele care fac parte din domeniul de aplicare ELA1 de până la 600 kg (CS-LSA). Aceste noi CS-LSA vor fi publicate la începutul anului 2011 și utilizează aceleași standarde în domeniu cu cele existente în reglementările LSA FAA.
13. În pregătirea celei de-a doua faze (sarcina BR.010) propuse de către agenție, s-a efectuat un studiu pe sistemele de reglementare naționale pentru aeronavele ultraușoare în vigoare într-un număr de state membre și pe datele privind siguranța. Scopul a fost de a vedea dacă se poate învăța ceva din aceste sisteme de reglementare aplicate pentru categorii de aeronave apropiate de ELA1. Rezultatele acestui studiu vor fi folosite la detalierea opțiunilor pentru sarcina BR.010.
14. Punctele tari și punctele slabe care au influențat agenția în continuarea modificării părții 21, astfel cum este propusă prin prezentul aviz, sunt:
  - Simplificarea procesului de reglementare în vigoare pentru toate aeronavele din gama ELA1 și ELA2, păstrând în același timp certificatul de tip sau certificatul de tip restricționat.
  - Modificările intră în vigoare cât mai curând după acest proces de reglementare.

- Se introduce conceptul de „Modificări standard” și „Reparații standard” pentru:
    - a. Aeronavele ELA1, ELA2;
    - b. Avioanele cu o masă maximă la decolare (MTOM) de 5 700 kg sau mai puțin; și
    - c. Giravionul cu o MTOM de 3 175 kg sau mai puțin.
  - Propunerea nu este considerată soluția optimă pentru ELA1 și este necesară o perioadă de timp suplimentară pentru elaborarea unei noi propuneri.
  - Reglementarea „taxelor și onorariilor” adoptată de Comisie rămâne aplicabilă, deși acest lucru este considerat de către părțile interesate ca fiind un obstacol major în procedura de certificare a unor aeronave noi sau de certificare a modificărilor sau reparațiilor la o aeronavă existentă. S-a propus utilizarea finanțării bazate pe mici taxe din biletele de avion — așa cum se procedează în SUA. Un astfel de sistem va asigura finanțarea pentru sistemul EASA fără o creștere semnificativă a prețului biletului de avion.
15. Reacțiile la CRD 2008-07 partea I apar în anexa la prezentul aviz și oferă — din motive practice — o traducere sau un sumar detaliat al unor astfel de reacții. Un total de șapte asociații din sectorul ELA1 al aviației generale, șase autorități europene, FAA și două persoane individuale și-au trimis reacțiile.
16. În special părțile interesate care activează în categoria ELA1 își exprimă dezamăgirea cu privire la propunerea făcută. Din punctul lor de vedere, aceasta nu aduce relaxarea necesară pentru comunitatea lor și, cel mai important, elaborarea acestei modificări a durat prea mult. Agenția a precizat deja în CRD că, în mod clar, modificările propuse în cadrul părții 21 nu reprezintă soluția finală. De aceea, se propune o monitorizare pentru revizuirea opțiunilor cu privire la modificările pe care le-ar necesita regulamentul de bază. Cu toate acestea, monitorizarea este avută în vedere separat de prezentul aviz.
17. Reacțiile la partea I a CRD arată că omologarea combinată pentru proiect și producție, așa cum este propusă în noul capitol L din partea 21, nu aduce beneficiile preconizate în domeniu. Propunerea de capitol L este considerată prea complicată. Pe termen lung, poate duce la inconsecvențe între capitolele existente ale părții 21 pentru DOA și POA. De asemenea, se consideră că adaugă un plus de birocrație. Agenția a luat în considerare aceste reacții și a concluzionat că noul capitol L, care se aplică doar aeronavelor care îndeplinesc criteriile pentru ELA1 și ELA2, complică prea mult partea 21, fără sau cu puține beneficii pentru întreprinderi. De asemenea, este evident că propunerea de omologare combinată pentru proiect și producție depindea de aplicarea de către un stat membru a articolului 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii). O omologare combinată putea fi eliberată doar dacă un stat membru solicitase ca agenția să-și asume responsabilitatea omologării unei întreprinderi anume. De fapt, având în vedere existența articolului 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază, o omologare combinată pentru proiectare și producție este deja posibilă în cadrul normelor de punere în aplicare în vigoare. Dacă un stat membru acceptă să se prevaleze de această prevedere, agenția combină supravegherea POA și DOA și, în cele din urmă, eliberează o omologare combinată. De aceea, propunerea de capitol L a fost retrasă.

### III. Conținutul avizului agenției

18. Prezentul aviz ia în considerare, pe cât posibil, sugestiile făcute de părțile interesate și autoritățile care au participat la consultare și au reacționat la partea I a CRD pentru NPA 2008-07. Amendamentele la modificarea propusă pentru Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 și anexa I (partea 21) la CRD 2008-07 partea I sunt redată mai jos pentru fiecare paragraf, după caz. Corecțiile aduse editării nu sunt explicit menționate.

**19. 1702/2003**

La articolul 1 se introduce o definiție a ELA1 și ELA2 pentru facilitarea înțelegerii cerințelor din partea 21.

**20. Partea 21****21A.14 Demonstrarea capacității**

Textul rezultat pentru partea 21 din CRD 2008-07 partea I a modificat incorect punctul 21A.14 litera (c) într-un mod similar cu punctul 21A.14 litera (b) cu privire la motoare și elice. Acest alineat trebuie doar să înființeze programul de certificare pentru motoarele și elicele instalate pe aeronava menționată în acest alineat. Alineatele 21A.14 literele (b) și (c) sunt corectate și simplificate folosind definiția pentru ELA1 și ELA2 de la articolul 1.

**21A.35 Probe în zbor**

Aeronavele ELA1 și ELA2 sunt incluse în alineatul (b), care respectă textul rezultat în CRD 2008-07 partea I.

**21A.90A Domeniu de aplicare**

Acest alineat este renumerotat, iar modificările standard sunt adăugate domeniului de aplicare al acestui capitol.

**21A.90B Modificări standard**

Cerința este reproiectată și renumerotată (în CRD 2008-07 partea I vezi 21A.98), pentru separarea clară a procesului de omologare pentru acele modificări dintre modificările standard care nu presupun un astfel de proces de omologare. De asemenea, textul este simplificat prin folosirea definiției ELA1 și ELA2 de la articolul 1.

**21A.112B Demonstrarea capacității**

Se introduce o referire la noul alineat 21A.14 litera (c), consecventă cu textul rezultat în CRD 2008-07 partea I.

**21A.116 Transfer**

Cerința a fost modificată pentru aeronavele ELA1 cu respectarea textului rezultat în CRD 2008-07 partea I.

**21A.307 Aprobarea dării în exploatare a reperelor și dispozitivelor în vederea instalării**

Textul rezultat în CRD 2008-07 partea I a conținut, în mod greșit, un alineat (c) care era deja acoperit de alineatul (b). De aceea, acest alineat este eliminat.

Cerința este reproiectată, profitând de definițiile ELA1 și ELA2 de la articolul 1. De asemenea, se adaugă o cerință specifică de identificare pentru reperele fabricate sub responsabilitatea proprietarului.

**CAPITOLUL L — Omologarea combinată a întreprinderilor care răspund de proiectare și producție a aeronavelor definite la punctul 21A.14 literele (b) și (c)**

Propunerea pentru acest nou capitol a fost retrasă.

**21A.431A Domeniu de aplicare**

Acest alineat a rămas nemodificat în CRD 2008-07, dar acum este renumerotat și sunt adăugate reparațiile standard la domeniul de aplicare al acestui capitol.

**21A.431B Reparații standard**

Cerința a fost reproiectată și renumerotată (în CRD 2008-07 partea I vezi 21A.436), pentru separarea clară a procesului de omologare pentru acele reparații dintre reparațiile standard

care nu presupun un astfel de proces. De asemenea, textul este simplificat prin folosirea definiției ELA1 și ELA2 de la articolul 1.

#### **21A.432B Demonstrarea capacității**

Cerința a fost modificată pentru a cuprinde opțiunea utilizării unui program de certificare pentru demonstrarea capacității pentru aeronavele ELA1 care se încadrează în textul CRD 2008-07 partea I.

#### **21A.439 Fabricarea pieselor de schimb**

Inițial, această modificare a fost schimbată în sensul includerii noului capitol L. Acesta a fost retras, prin urmare nu există modificări la acest alineat.

#### **21A.441 Executarea reparației**

Această cerință a fost, inițial, modificată în sensul includerii noului capitol L. Acesta a fost retras. Sintagma „întreprinderi de întreținere omologate” este înlocuită cu o referire la partea M și partea 145, pentru înlăturarea restricțiilor neintenționate la partea M și partea 145.

### **CAPITOLUL P ȘI CAPITOLUL Q**

Modificările propuse la alineatele din acest capitol au fost retrase odată cu retragerea capitolului L.

### **SECȚIUNEA B**

Modificările propuse la alineatele din acest capitol au fost retrase odată cu retragerea capitolului L.

21. Pe lângă modificarea punctului M.A.501 litera (a) adusă Regulamentului (CE) 1056/2008, sunt propuse modificări ale Regulamentului Comisiei (CE) **2042/2003** pentru consecvență cu Regulamentul 1702/2003. Aceste modificări iau în considerare noua definiție ELA1, noua categorie de repere de la punctul 21A.307 litera (b) și introducerea modificărilor și reparațiilor standard.

Articolul 2 litera (k) se modifică în sensul alinierii definiției ELA1 la noua definiție propusă în prezentul aviz pentru Regulamentul 1702/2003. Aceste modificări permit utilizarea la maximum a posibilităților puse la dispoziție prin partea 21.

## 22. **Partea M**

### **M.A.302 Programul de întreținere a aeronavei**

Alineatul (d) se modifică în sensul luării în considerare în cadrul programului de întreținere a instrucțiunilor pentru menținerea navigabilității cuprinse în specificațiile de certificare pentru modificările și reparațiile standard.

### **M.A.304 Date necesare pentru modificări și reparații**

Acest alineat se modifică în sensul includerii specificațiilor de certificare care urmează a fi emise de către agenție pentru modificările și reparațiile standard.

### **M.A. 502 Întreținerea componentelor**

Acest alineat se modifică în sensul elaborării condițiilor în care componentele menționate la punctul 21A.307 litera (b) trebuie reparate și pentru clarificarea faptului că aceste componente nu sunt eligibile pentru eliberarea unui Formular 1 EASA după efectuarea operațiunilor de întreținere.

### **M.A. 613 Certificat de dare în exploatare a componentelor de aeronavă.**

Acest alineat se modifică pentru clarificarea faptului că reperele menționate la punctul 21A.307 litera (b) nu sunt eligibile pentru eliberarea unui Formular 1 EASA după efectuarea operațiunilor de întreținere.



**M.A.614 Înregistrări ale lucrărilor de întreținere**

Alineatul (b) se modifică în sensul compatibilizării cu datele folosite pentru modificările și reparațiile standard care nu respectă procesul de omologare în conformitate cu partea 21.

**M.A.710 Examinarea navigabilității**

Exprimarea de la alineatul (a) punctul (6) se modifică în sensul asigurării consecvenței cu conceptul de modificări și reparații standard.

**M.A.802 Certificat de punere în serviciu a componentelor de aeronavă**

Acest alineat se modifică pentru clarificarea faptului că reperatele menționate la punctul 21A.307 litera (b) nu sunt eligibile pentru eliberarea unui Formular 1 EASA după efectuarea operațiunilor de întreținere.

**M.A.902 Valabilitatea certificatului de examinare a navigabilității**

Exprimarea de la alineatul (b) punctul (5) se modifică în sensul asigurării consecvenței cu conceptul de modificări și reparații standard.

## 23. Partea 145

**145.A.42 Recepția componentelor de aeronavă**

Alineatul (a) se modifică în sensul includerii componentelor menționate la punctul 21A.307 litera (c) și a condițiilor în care aceste componente pot fi instalate.

**145.A.50 Certificarea lucrărilor de întreținere**

Acest alineat se modifică pentru clarificarea faptului că reperatele menționate la punctul 21A.307 litera (b) nu sunt eligibile pentru eliberarea unui Formular 1 EASA după efectuarea operațiunilor de întreținere

**145.A.55 Înregistrări ale lucrărilor de întreținere**

Alineatul (b) se modifică în sensul compatibilizării cu datele folosite pentru modificările și reparațiile standard

**145.A.65 Politica în domeniul siguranței și al controlului calității, procedura de întreținere și sistemul de control al calității**

Exprimarea de la alineatul (b) se modifică în sensul asigurării consecvenței cu conceptul de modificări și reparații standard.

Köln, 18 martie 2011

P. GOUDOU  
Director executiv

## **ANEXĂ: Reacții la CRD 2008-07**

(1) O persoană individuală a făcut următoarele observații:

- Este regretabil că, în urma „conceptului pentru o mai bună reglementare”, au rezultat doar modificări ale reglementărilor părții 21 în vigoare. Aceste propuneri au meritul lor, dar nu vor salva aviația generală (GA). Se afirmă că un sistem mai puțin birocratic de tipul „deutsche Luftrecht” sau extinderea anexei II la o MTOM de 2 000 kg ar fi asigurat o mai bună reglementare a GA.

*Răspuns:* Agenția a precizat în CRD că, în mod clar, modificările propuse în cadrul părții 21 nu reprezintă soluția finală. De aceea, se va demara o monitorizare pentru revizuirea opțiunilor cu privire la modificările pe care le-ar necesita regulamentul de bază. Aceste modificări se pot îndrepta într-o direcție indicată în reacție. Este foarte probabil ca o modificare a regulamentului de bază să necesite o perioadă de timp.

- Conceptul în vigoare al reglementărilor separate pentru proiectare, producție, licențe, întreținere și operațiuni nu este considerat corespunzător pentru GA. Acesta complică reglementările și le face mult prea greoaie pentru persoanele și întreprinderile implicate în GA. De ce nu este posibil un proiect dedicat reglementărilor GA câtă vreme, pe de altă parte, este posibilă introducerea de noi standarde tehnice pentru categorii de greutate specifice?

*Răspuns:* Consecința modificării propuse în cadrul regulamentului de bază în vigoare este că principiile nu pot fi modificate. Prin urmare, reglementările separate pentru proiectare și producție se păstrează.

- **Taxele și onorariile** continuă să se aplice și să crească pentru întreprinderile GA. S-a recomandat utilizarea finanțării bazate pe mici taxe din biletele de avion – așa cum se procedează în SUA. Un astfel de sistem va asigura finanțarea pentru sistemul EASA fără o creștere semnificativă a prețului biletului de avion.

*Răspuns:* Agenția va transmite sugestia către Comisie pentru analiză.

- **Demonstrarea capacității de proiectare.** Introducerea „programului de certificare” este considerată un punct pozitiv, atâta timp cât utilizarea acestuia se reduce la minimum. De asemenea, sistemul AP-DOA a fost, la început, un sistem relativ mai puțin birocratic, dar, uneori, este pus în aplicare astfel încât nu se mai pliază pe proiecte de dimensiuni reduse. Se recomandă și crearea unei „aprobări de proiect” pentru o persoană individuală în locul unei DOA pentru o întreprindere.

*Răspuns:* Agenția recunoaște că, în prezent, punerea în aplicare a cerințelor privind întreprinderea de proiectare poate fi prea dificilă pentru o întreprindere GA. De aceea, agenția propune în CRD 2008-07 elaborarea unui material AMC pentru DOA care ar facilita demonstrarea capacității. Beneficiul ar fi acela că întreprinderea de proiectare omologată are la dispoziție privilegii complete. Recomandarea pentru o „omologare de proiect”, pentru o persoană individuală, nu a fost luată în considerare deoarece abordarea EASA se bazează pe omologări ale întreprinderilor.

- **Repere care nu necesită un Formular 1 EASA.** Acest lucru este considerat un punct pozitiv.

Întrebare: De ce este necesară o omologare pentru instalarea unui echipament omologat, dacă sunt cuprinse și instrucțiuni pentru instalare? Acest proces de omologare a instalării și costurile acestuia împiedică implementarea unor echipamente moderne, precum FLARM, care pot îmbunătăți siguranța. Câte accidente au, în prezent, cauze tehnice?

*Răspuns:* Agenția mulțumește persoanei care a făcut observația pentru sprijinirea propunerii. Ne exprimăm acordul asupra faptului că instalarea „modificărilor standard” trebuie facilitată pentru GA. De aceea, acest lucru este cuprins în prezenta propunere (vezi alineatul următor). Agenția este de acord că majoritatea accidentelor GA sunt legate de cauze operaționale.

- **Modificări și reparații standard.** În principiu, această prevedere este acceptată. Maniera de abordare o face să capete un caracter birocratic. FAA AC 43-13 este un document pragmatic, iar necesitatea unor noi CS nu este acceptată.

*Răspuns:* Agenția propune introducerea unor noi CS care să acopere modificările și reparațiile standard cu un conținut bazat pe datele din FAA AC 43-13. Cu toate acestea, statutul legal nu este același cu cel al Circularei FAA, deoarece CS vor conține reparații și modificări detaliate, care nu necesită o procedură de omologare. Procesul de elaborare și emitere a acestor CS poate părea birocratic; cu toate acestea, permite agenției să publice proiecte omologate în cadrul competenței acesteia care pot fi puse în aplicare fără nevoia unei aprobări pentru fiecare reparație sau modificare standard în parte.

(2) Asociația Britanică de Planorism și Uniunea Europeană de Planorism au avut reacții identice:

**Modificări și reparații standard.** Partea 21, chiar și modificată în sensul includerii aeronavelor sport ușoare, poate fi interpretată din punct de vedere legal într-un mod simplist, astfel: ORICE modificare executată pe o aeronavă, oricât de mică, are impact asupra bazei de acordare a certificatului de tip, care justifică navigabilitatea aeronavei. Procedura completă, inclusiv DOA, se aplică pentru echiparea cu echipamentul de sport, care este costisitor și inadecvat, dacă se au în vedere implicațiile minime asupra siguranței. Măsura prevăzută de NPA prin CS propuse – Modificări și reparații standard este de bun augur, dar poate fi luată în considerare doar însoțită de măsuri ulterioare: de exemplu

- o o redefinire în cadrul ELA care să permită efectuarea unei clase limitate de modificări la decizia proprietarului, a responsabilului cu întreținerea, a asociației locale sau a NAA.
- o acordarea de libertate de decizie în cadrul părții 21 – în principal prin material de orientare AMC.
- o acordarea de sprijin corespunzător pentru NAA, prin reglementările „MB” din partea 21.
- o o opțiune minimalistă cu privire la o nouă acreditare DOA pentru a integra asemenea modificări într-un mod economic și adaptat.
- o o recunoaștere a faptului că această activitate este, de fapt, mai potrivită pentru „Menținerea navigabilității” din partea M și că privilegiile unei întreprinderi corespunzătoare în conformitate cu partea M poate fi considerată acceptabilă în aceste cazuri.
- o adoptarea „în bloc” a materialului orientativ în noile CS – Modificări și reparații standard

Preocuparea principală vizează nivelurile scăzute de schimbare pe care le presupune acțiunea de modificare. În prezent, sunt necesare modificări minore chiar și pentru o relocare a unui instrument pe panoul său. Definiția actuală a nivelului la care o „instalare verificată” justifică modificări „minore” rămâne de discutat.

*Răspuns:* Agenția recunoaște că modificarea propusă la partea 21 și introducerea unor noi CS pentru modificările și reparațiile standard presupun restricții, deoarece depind de principiul omologării tuturor modificărilor. În orice caz, toate acestea se datorează regulamentului de bază în vigoare. Faza 2 pentru „o mai bună reglementare a aviației generale”, reprezentată de sarcina BR.010, este propusă în vederea analizei posibilităților, așa cum s-a propus de către persoana căreia îi aparține observația. Pe de altă parte, modificarea propusă pentru partea 21 și introducerea modificărilor și reparațiilor standard este un instrument care, în cadrul modificărilor

care necesită aprobare, sunt considerate ca venind în sprijinul introducerii comune și standardizate a modificărilor printr-un proces mai puțin dificil.

**Demonstrarea competenței de omologare (DOA, POA și DOA/POA).** Separarea prin reglementare a categoriilor pentru proiectare, navigabilitate inițială, menținerea navigabilității, reparații și întreținere a dus la o mulțime de aprobări care, deși corespund aeronavelor și întreprinderilor de mari dimensiuni, sunt total inadecvate pentru asociații, IMM-uri și „industrii” conexe din domeniul sportului/GA. NPA propune următoarele măsuri, care nu satisfac nevoia de bază, în schimb urmăresc mai multe acțiuni.

**Programul individual de certificare** - Acest program permite proiectanților să proiecteze înainte de a obține aprobarea ulterior, în urma acumulării progresului și încrederii. Această flexibilitate modifică doar ordinea în care se înaintează solicitările de aprobare, fără impact asupra cantității de muncă. Este regretabil că nu se reține „conceptul alternativ” pentru modificarea certificatului de tip.

Demonstrarea capacității de proiectare. CRD conține dispoziții generale cu privire la procesul „simplificat”, fără alte simplificări specifice.

*Răspuns:* Nu este vorba despre simplificări ale reglementării pentru POA, cu toate acestea, agenția va elabora material AMC pentru facilitarea demonstrării capacității pentru ELA 1 și ELA 2.

**Combinăția DOA/POA.** Aceasta este cea mai eficientă dintre toate măsurile de „demonstrare a capacității”. Valoarea acestora se poate pierde ușor din cauza lipsei cooperării între EASA și NAA. Cum se vor adapta rolurile NAA și EASA la procedura „simplificată”?

Se observă că multe întreprinderi europene de producție de avioane, care fuseseră anterior acreditate prin omologare completă, nu au reușit să obțină omologarea în conformitate cu partea 21, posibil pe grupuri de complexitate și costuri în sistemul stabilit prin partea 21. Poate fi posibil ca una sau mai multe dintre opțiunile de mai sus să le dea posibilitatea de a „accelera” obținerea aprobării? Din punctul de vedere al acestei asociații sportive, credem că DOA/POA combinat reprezintă cea mai probabilă opțiune.

*Răspuns:* Ideea care se află în spatele programului de certificare este înlesnirea certificării de tip, fără necesitatea unei DOA sau AP-DOA pentru ELA1. Este evident că, în primă fază, acest lucru va simplifica doar certificarea de tip inițială și nu va conferi privilegii DOA care să reducă dificultățile de sprijinire continuă a TC. De aceea, se elaborează material AMC simplificat pentru obținerea DOA.

*Observație:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

**Repere care nu necesită Formularul 1.** Propunerea din CRD de reducere a gamei de repere care nu necesită un Formular 1 EASA pentru darea în exploatare nu este justificată corespunzător. Afirmarea necesității de elaborare a unei reglementări comune cu aviația comercială nu este nici logică, nici rezonabilă.

Crearea unor piese de schimb corespunzătoare pentru corpul aeronavei și structurii de suport locale din materii prime cu o origine corect precizată este foarte bine controlată de către personalul care se ocupă de întreținere calificat în conformitate cu partea M și de către oficialii CA responsabili. Evidența corespunzătoare a datelor în fișe tehnice și jurnale de întreținere, în ceea ce privește originea echipamentelor calificate din punct de vedere comercial și crearea unor repere minore pentru corpul de aeronavă, în conformitate cu recomandările producătorilor, se pun deja în

aplicare în conformitate cu partea M și se conformează în totalitate nevoilor privind siguranța din acest sector sau, într-adevăr, în cazuri rare, pentru reîntoarcerea unei aeronave la operațiuni comerciale.

Crearea unei reglementări corespunzătoare pentru aviația sportivă/generală depinde integral de punerea în aplicare în detaliu a acestui material orientativ și de domeniul de aplicabilitate a acestor libertăți.

*Răspuns: Propunerea privind reperatele fără un Formular 1 EASA nu se limitează la gama de reperate produse pentru întreținere. Gama este deschisă pentru toate reperatele cu excepția celor cu durată de viață limitată și a dispozitivelor, reperelor din structura de bază și a reperelor dispozitivelor de comandă. Aceste limitări ale gamei s-au introdus pentru controlul riscurilor privind siguranța și, astfel, pentru utilizarea în operațiuni comerciale.*

**Entități calificate (QE).** Includerea unor oportunități pentru IMM-uri și asociațiile sportive de a avea rol de QE este un important pas înainte, cu potențial de reducere a dificultăților administrative și, astfel, este binevenită. Există temerea că posibila lipsă de implicare de la nivelul Consiliului de administrație și complexitatea componentei de reglementare pot diminua beneficiile unei entități QE, care este complet utilă mișcării aviației generale/sportive în general și solicitanților în particular. QE trebuie să aibă capacitatea de a se bucura de maximum de libertate în rolurile alese și să li se ceară să interacționeze doar cu o contrapartidă din partea autorităților. Viabilitatea comercială a operării QE necesită o analiză atentă.

*Răspuns: Recunoaștem existența incertitudinilor legate de procesul QE în cazul agenției și de aceea propunem materialul AMC simplificat pentru structura de reglementare DOA în vigoare.*

*Cerințele viitoare privind autoritățile AR GEN.205 (Consultați CRD pentru NPA 2008-22(b) și 2009-02(d), date publicității pe 4 octombrie 2010) definesc modul de utilizare a QE de către autoritățile competente. Acest lucru va deveni aplicabil pentru POA în momentul în care reglementările aplicabile din partea 21 sunt transpuse în partea AR. Avizul pentru acest lucru este așteptat în 2013. (Consultați sarcina de reglementare MDM.060)*

### (3) CAA ȚĂRILE DE JOS:

(Pagina 6, paragraful 1) Se pune întrebarea dacă propunerea de limitare a aeronavei prin reglementări operaționale la acele limitări incluse în TCDS se poate realiza fără un portofoliu imens de TCDS de modificare a unei aeronave certificate în epoca pre-EASA. Un număr de TCDS nu prevăd în mod special limitări ale aplicabilității codului de navigabilitate.

*Răspuns: Opinia noastră este că există o neînțelegere cu privire la intenția din spatele CRD. Deoarece eliberarea certificatului de tip pentru motor și elice putea fi prea restrictivă, grupul a propus aplicarea soluției RTC. În acel moment, au existat preocupări cu privire la faptul că RTC ar putea limita utilizarea operațională în operațiuni necomerciale. Proiectul de reglementări operaționale are în vedere că aeronava necesită un CofA sau CofA restricționat și nu limitează generic operațiunile, cu excepția celor cuprinse în fișa tehnică. De aceea, utilizarea RTC este lipsită de consecințe. Nu se are în vedere o modificare retroactivă a TCDS existente.*

CS-VLA. Se recomandă modificarea CS-VLA la 900 kg în sensul respectării CS-22.

*Răspuns: Această observație va fi luată în discuție în sarcina specială de reglementare VLA.008.*

(Pagina 11) Respingem afirmația că procedura de certificare cu o durată redusă și simplificată a pieselor de schimb produse de „amatori” sunt acceptabile pentru aeronave folosite pentru CAT.

*Răspuns: Agenția rămâne la părerea că un nivel corespunzător de siguranță se menține avându-se în vedere că aceste piese de schimb nu fac parte din structura de bază, dispozitivele de comandă sau piesele cu durată de viață limitată.*

(Pagina 14 sus) Nu este clar modul în care EASA a putut acționa în calitate de „reprezentant al statului proiectant” pentru o aeronavă proiectată în SUA fără un transfer formal al responsabilităților TC și de proiectare adus la cunoștința OACI.

*Răspuns:* Agenția trebuie să continue analiza problemei „statului proiectant”, deoarece domeniul de aplicare al US-LSA se extinde până la 600/650 kg și, prin urmare, aceste RTC nu sunt avizate de OACI, deoarece anexa 8 partea 5 coboară limita la 750 kg, iar anexa 8 a OACI se aplică doar certificatelor de tip.

CAA Țările de Jos are următoarele remarci cu privire la textul rezultat al părții 21:

**21A.98 Modificări standard** Astfel cum este formulat în prezent alineatul (a), planoarele și planoarele motorizate cu o MTOM > 2 000 kg nu pot folosi modificările standard, în timp ce avioanele CS-23 cu o MTOM < 5 700kg pot utiliza aceste modificări. Neincluderea acestei posibilități pentru toate planoarele și planoarele motorizate sub 5,7 tone pare logică.

Text recomandat:

Aplicabilitate: Acest alineat se aplică doar acelor avioane cu o masă de decolare maximă (MTOM) sub 5 700 kg, giravioane cu o MTOM sub 3 175 kg, planoare și planoare motorizate cu o MTOM sub 5 700kg și baloane și dirijabile, astfel cum sunt definite la alineatul 21A.14 litera (b) sau 21A.14 litera (c).

*Răspuns:* Agenția nu anticipează modificări standard aplicabile planoarelor și planoarelor motorizate care sunt mult în urma proiectelor actuale pentru planoare.

**21A.307 Aprobarea dării în exploatare a reperelor și dispozitivelor în vederea instalării.**

Modificarea propusă a gamei de repere care nu necesită un Formular 1 EASA nu se reflectă în textul rezultat de la punctul 21A.307 literele (b) și (c).

*Răspuns:* Acceptată. Alineatul (c) a fost păstrat dintr-o eroare și se elimină.

**21A.353 Eligibilitate**

Frazele de la litera (b) subpunctul 5 și litera (b) subpunctul 6 nu sunt clare.

Text recomandat:

(b) Pentru omologarea combinată a întreprinderii de proiectare și producție, solicitantul trebuie să dețină sau să fi solicitat:

5. pentru un obiect de activitate definit, o omologare în conformitate cu acest capitol este necesară pentru demonstrarea conformității cu un proiect specific. Se elimină 6.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

**21A.359 Sistemul de asigurare a calității proiectului**

(a) Sistemul de asigurare a calității proiectului trebuie să fie un sistem **documentat**. Se introduce cuvântul „documentat” înainte de sistemul de asigurare a calității proiectului în prima frază.

(a)2. Obligațiile care trebuie îndeplinite trebuie să respecte prezenta **parte**, ca și cele asumate în calitate de titular de proiect, 21A.3 etc. Cuvântul „capitol” se înlocuiește cu „parte”.

(b) Textul pentru eliberarea unei declarații de conformitate către agenție trebuie inclus aici, deoarece este formulat la punctul 21A.239 litera (b). Această declarație este prevăzută la punctele 21A.381 litera (b) și 21A.385 litera (d).

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.361 Sistemul de asigurare a calității producției**

(a) Sistemul de asigurare a calității producției trebuie să fie un sistem documentat. Se introduce cuvântul „documentat” înainte de sistemul de asigurare a calității în prima frază.

(b)(ix) Acesta poate fi eliminat dacă solicitantul sau titularul de proiect este întreprinderea omologată.

(b) ultima frază: Aici există o singură referință la piesele cu durată limitată de viață, iar punctul 21A.307 acordă tratament special reperelor din structura de bază sau dispozitivelor de comandă, definite în mod normal ca repere critice.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.363 Expunerea**

Toate alineatele: Pentru consistență și calitate, a se cuprinde toate referințele la alineatele corespunzătoare de la punctul 21A.365, astfel cum se procedează la punctul 21A.143.

(a)11. O descriere a bilanțului organizațional și „**sistemul de asigurare a calității**” și procedurile asociate. Se introduce cuvântul „calitate”. Astfel cum se menționează la alineatul 4 de la pagina 8 a materialului, propunerea de eliminare a elementului de producție nu a fost reținută, iar la punctul 21A.361 este necesar un sistem de asigurare a calității.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.365 Cerințe de omologare**

(c)2. Cuvântul „capitol” se înlocuiește cu „parte”, deoarece întreprinderea trebuie să respecte cerințele părții 21.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.367 Modificări ale întreprinderii omologate**

(a) După eliberarea omologării întreprinderii, fiecare modificare a acesteia schimbă sistemul de asigurare a calității proiectului sau bilanțul organizațional **și sistemele de asigurare a calității**.

Se introduc cuvintele „și sistemele de asigurare a calității”, din motivele de la punctul 21A.363 litera (b) subpunctul 11.

Se introduce textul de la punctul 21A.147 litera (b), deoarece CA sau agenția pot dori să utilizeze această posibilitate în timpul modificării întreprinderii.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.381 Privilegiile de proiectare**

Frazele de la litera (c) subpunctele 4 și 5 nu sunt clare.

Litera (c) subpunctul 6 nu respectă punctul 21A.710 litera (a). Textul trebuie modificat în concordanță cu 21A.263 litera (c) subpunctele 6 și 7.

(d) Această parte poate fi eliminată, deoarece este reglementată la punctul 21A.47.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.383 Privilegiile de producție**

(c) Referința la punctul 21A.307 trebuie eliminată la fel ca și în cazul punctului 21A.163 litera (c).

(e) Trebuie incluse privilegiile de eliberare a unui PtF. Textul trebuie modificat în concordanță cu punctul 21A.163 litera (e). Acest lucru presupune și modificarea punctului 21A.711 în sensul includerii unei referințe la acest alineat.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.385 Obligațiile titularului**

(j)1 Vă rugăm înlocuiți începutul cu următorul text: „Sistemul de la litera (i) trebuie să cuprindă toate cazurile în care .....” Deoarece întreprinderea este atât titularul proiectului, cât și întreprinderea de producție, aceasta este o problemă internă.

(j)2 de la „Unde titularul omologării combinate.....” nu este cazul, deoarece această omologare este eligibilă doar pentru organizațiile care dețin sau au solicitat omologarea proiectului. Va rugăm să eliminați textul.

(k) vă rugăm să eliminați, imposibil.

(n) referința la punctul 21A383 litera (f) nu este corectă, litera (f) nu există.

(o) vă rugăm să introduceți textul de la punctul 21A165 litera (k). acest lucru este necesar înainte ca un PtF să poată fi eliberat.

*Răspuns:* În urma reacțiilor la CRD și a consultării interne cu privire la prezentul aviz, agenția a concluzionat că noul capitol L pentru omologarea combinată a întreprinderilor de proiectare și



producție trebuie retras. S-a ajuns la concluzia că acest lucru nu ar aduce beneficii, în același timp, opțiunea pentru aceste aprobări eliberate de agenție exista deja la momentul la care articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază se aplica.

### **21A.436 Reparații standard**

Vezi observația de la 21A.98.

Răspuns: Neacceptată. Vezi răspunsul la 21A.98.

### **21A.711 (b) și (c)**

Trebuie inclusă o referință la punctele 21A.381 și 21A.385.

Răspuns: Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

#### (4) DGAC Franța

La început, DGAC Franța a sprijinit cu toată forța proiectul ELA. DGAC Franța își exprimă mulțumirea în legătură cu CRD 2008-07 partea I și sprijină propunerile EASA.

ELA este așteptat de către întreaga comunitate din aviația generală. Deoarece unele programe ELA funcționează deja, reglementarea, procedura de certificare și materialul AMC sunt necesare cât mai curând pentru a asigura punerea în aplicare a acestor programe și standardizarea pe teritoriul european.

Răspuns: Agenția mulțumește DGAC Franța pentru sprijinul acordat. O listă cu acțiunile care trebuie avute în vedere, pusă la dispoziție de DGAC Franța, va fi utilizată pentru organizarea monitorizării sarcinilor MDM.032 și BR.010.

La pagina 5/28 se precizează că TCH se aplică pentru regimul ELA. Înțelegem conceptul pentru noile produse. Cu toate acestea, posibilitatea utilizării reglementării ELA trebuie acordată proprietarului aeronavei pentru produsele uzate.

Răspuns: Observația este corectă și exprimarea propusă în partea 21 nu restricționează aplicabilitatea doar pentru aeronave noi sau TCH.

Condițiile tehnice pentru motor și elice

La pagina 5/28, litera (a) subpunctul 2, apar notate, dar nu există. Pentru standardizare, trebuie făcute publice de către EASA.

Răspuns: Acceptată. În cadrul domeniului de aplicare a sarcinii din faza 2, aceste cerințe tehnice trebuie precizate și făcute publice. În prezent, acestea există doar pentru planoare și VLA în respectivele coduri de navigabilitate. (Capitolele H și J pentru CS-22 și referința din CS-VLA la aceste capitole)

Armonizarea CS-VLA/CS-22

La paginile 6/28 și 7/28, litera (b) subpunctul 2 (paragrafele 2 și 4), citim limite maxime ale greutateii diferite pentru CS-VLA și CS-22. Acestea trebuie aduse la 900 kg.

Răspuns: Această observație va fi luată în discuție în sarcina specială de reglementare.

#### (5) Federația Europeană a aeronavelor ușoare pentru amatori și de colecție (EFLEVA)

EFLEVA este de părere că este dificil de comentat asupra CRD partea I fără comentariile detaliate.

Faza 2, sarcina BR.010, este sprijinită, însă vine prea târziu.

Se exprimă acordul asupra faptului că TC nu este necesar pentru motoarele și elicele anumitor aeronave ELA.

EFLEVA este de acord și apreciază propunerea de ridicare a limitei superioare pentru ELA1 la 1 200 kg.

EFLEVA sprijină introducerea acestor noi CS și a modificărilor la CS existente. Cu toate acestea, se subliniază faptul că industria are nevoie de emiterea acestor CS cât mai curând posibil.

EFLEVA apreciază sugestia agenției de simplificare a mijloacelor de punere în conformitate cu capitolul J al părții 21, deoarece acest lucru va limita implicarea solicitată de către agenție în procesul de aprobare a modificărilor și reparațiilor, reducând astfel costurile.

EFLEVA este de acord cu conceptul de certificare combinată DOA/POA, dacă acest lucru va reduce costurile pentru întreprinderile mici de proiectare / producție.

EFLEVA sprijină repartizarea către entitățile calificate a unor sarcini de certificare. EFLEVA își exprimă însă îngrijorarea că procesul de licitație de pe site-ul EASA este necorespunzător și vor fi necesare mijloace suplimentare de notificare a potențialilor solicitanți.

EFLEVA sprijină agenția în intenția sa de a armoniza regulamentul cu cel din SUA în privința cerințelor privind navigabilitatea inițială pentru aeronavele sport ușoare. Cu toate acestea, propunerile din CRD demonstrează că procesul de export al avioanelor către SUA este relativ simplu, în timp ce avioanele din SUA vor avea nevoie de certificare suplimentară pentru exportul către UE. Acest lucru va mări costurile pentru producătorii americani și va adăuga o barieră inutilă vânzării de avioane din S.U.A către UE.

EFLEVA apreciază propunerea de introducere a unui nou CS pentru modificările și reparațiile standard pe baza (AC)43-13. Încă o dată, EFLEVA solicită cu insistență agenției introducerea de urgență a acestor CS, deoarece astfel vor fi eliminate/reduce costurile de omologare pentru modificări și reparații.

*Răspuns:* Agenția mulțumește organizației pentru sprijin și a propus diferite sarcini de monitorizare (de ex. MDM.032(d) și BR.010) în conformitate cu planul de reglementare dat publicității. Analizăm posibile moduri de accelerare a acestor sarcini.

#### (6) Producătorii europeni de planeare

Producătorii europeni de planeare își exprimă dezamăgirea cu privire la propunerea de modificare care rezultă din sarcina MDM.032, care a durat prea mult și nu și-a atins scopul final de care are foarte mare nevoie GA.

Se reafirmă faptul că sunt necesare măsuri cu privire la reglementarea taxelor și onorariilor pentru GA, deoarece ele vin în detrimentul dezvoltării GA.

**Demonstrarea capacității de proiectare.** Opțiunile curente; programul de certificare, procedurile alternative pentru DOA (APDOA) și DOA complet nu se modifică prin această propunere și, de aceea, nu aduce nicio îmbunătățire în domeniu. Se consideră că un DOA complet nu este încă realizabil, de aceea se propune acordarea unor privilegii pentru APDOA, care vor reprezenta stimulente pentru demararea unui proces APDOA și, poate, ulterior, pentru promovarea la DOA.

*Răspuns:* Agenția recunoaște că, în prezent, punerea în aplicare a cerințelor privind întreprinderea de proiectare poate fi prea dificilă pentru o întreprindere GA. De aceea, agenția propune în CRD 2008-07 elaborarea unui material AMC pentru DOA care ar facilita demonstrarea capacității. Beneficiul ar fi că întreprinderea de proiectare omologată are la dispoziție privilegii complete.

**Modificări și reparații standard.** Introducerea modificărilor și reparațiilor standard este sprijinită, cu toate că necesitatea unui nou CS nu este pe deplin înțeleasă. O astfel de introducere trebuie să aibă un caracter pragmatic și să aibă loc cât mai curând posibil. Producătorii europeni de planoare își oferă sprijinul pentru acest lucru.

*Răspuns:* Agenția propune introducerea unor noi CS care să acopere modificările și reparațiile standard pe baza datelor din FAA AC 43-13. Cu toate acestea, statutul legal nu este același cu cel al Circularei FAA, deoarece CS va conține reparații și modificări detaliate care nu necesită o procedură de omologare. Procedura de elaborare și emitere a acestor CS poate părea birocratică; dar permite agenției să publice proiecte omologate în cadrul competenței acesteia, care pot fi puse în aplicare fără nevoia unei aprobări pentru fiecare reparație sau modificare standard în parte. Se crede că acest lucru va asigura o punere în aplicare mai ușoară.

**Modificări aduse CS-LSA.** Introducerea unor CS specifice pe baza standardelor ASTM pentru aeronavele LSA este acceptată. În mod clar, acest nou cod trebuie să fie aplicabil acestor aeronave și să nu creeze ambiguități cu privire la aplicabilitatea altor coduri de navigabilitate în vigoare, precum CS-VLA sau CS-22.

*Răspuns:* CS-LSA se aplică doar avioanelor, de aceea, nu poate fi aplicat planoarelor. Avioanele LSA sunt, din construcție, planoare motorizate care au caracteristici corespunzătoare de planare, dar nu sunt concepute în acest scop.

**Entități calificate.** O problemă centrală și importantă a producătorilor de planoare europeni este lipsa de personal din cadrul EASA și acreditat de NAA, care să cunoască în detaliu avioanele de dimensiuni reduse.

Foarte des, problemele producătorilor nu apar în urma unor reglementări eronate, ci în urma aplicării greșite a reglementărilor. QE sunt văzute ca o soluție pentru această lipsă de cunoștințe și atitudine legate de avioanele de dimensiuni reduse. Următoarele cerințe trebuie aplicate pentru QE:

- această organizație trebuie să aibă experiență / cunoștințe în domeniul avioanelor de mici dimensiuni
- dacă este nevoie, limba trebuie să fie limba maternă a solicitantului
- tendința pentru multiplicarea proceselor administrative și birocratice trebuie anulată
- separarea sarcinilor și omologărilor trebuie combătută
- în mod ideal, întreprinderea ar putea supraveghea toate produsele și organizațiile din cadrul aceleiași companii
- dacă este posibil, solicitantul ar trebui să aibă dreptul de a alege locul de executare a acestor sarcini
- în ultimul rând, dar foarte important: trebuie să fie accesibil în comparație cu prețurile produselor obișnuite

*Răspuns:* Recunoaștem existența incertitudinilor legate de procesul QE pentru agenție și de aceea propunem, ca modalitate rapidă de soluționare, materialul AMC simplificat pentru structura de reglementare DOA în vigoare. Astfel cum se menționează mai sus, cerințele sunt similare cu cele care apar în analiza din NPA și subliniază potențialele beneficii ale QE.

**Repere care nu necesită un Formular 1.** Producătorii apreciază o flexibilitate suplimentară a acestui concept, dar depinde în mare măsură de prevederile AMC cu privire la demonstrarea capacității de respectare a datelor aprobate. Producătorii europeni de planoare își oferă sprijinul pentru elaborarea acestui AMC.

*Răspuns: Agenția apreciază sprijinul acordat.*

**Un planor nu este un avion.** Producătorii de planoare sunt de părere că explicația conform căreia un planor nu este un avion și, prin urmare, nu sunt „aeronaive motorizate complexe” trebuie inclusă în prezentul aviz în locul modificării definiției din BR.

*Răspuns: Înțelegem posibilitatea unei astfel de interpretări pentru planorul cu reacție; și avem în vedere o clarificare prin materialul AMC la partea 21. (Consultați sarcina MDM.032(d)).*

**TC aeronave fără motor și/sau TC elice.** Opțiunea pentru un TC restricționat este acceptată; cu toate acestea, un TC complet trebuie să fie posibil pentru planoare cu motoare și elice necertificate. Acest lucru va facilita proiectarea unor sisteme de propulsie mai eficiente și mai puțin zgomotoase.

*Răspuns: Acest lucru va fi luat în considerare ca parte a sarcinii BR.010.*

(7) FAA

FAA a revizuit CRD și nu are observații de făcut.

*Răspuns: S-a luat la cunoștință.*

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

**Repere care nu necesită un Formular 1.** Această posibilitate pentru aeronavele ELA1 trebuie extinsă la planoarele aflate în proprietatea cluburilor, nu doar a persoanelor fizice.

*Răspuns: O interpretare similară cu cea utilizată în partea M poate fi introdusă în materialul AMC.*

**Entități calificate.** FFVV intenționează să devină o QE pentru planoare cu un domeniu de activitate specific, în momentul în care acest lucru va fi posibil. FFVV are preocupări și idei specifice privind procesul de punere în aplicare, care trebuie să aducă siguranță și să reducă birocracia.

*Răspuns: Recunoaștem existența incertitudinilor legate de procesul QE pentru agenție și de aceea propunem, ca modalitate rapidă de soluționare, materialul AMC simplificat pentru structura de reglementare DOA în vigoare.*

(9) Oficiul Federal al Aviației Civile (FOCA), Elveția

**Entități calificate.** Este necesar un material orientativ cuprinzător și lipsit de ambiguități cu privire la competențele necesare pentru îndeplinirea sarcinilor de certificare. Cu privire la „confirmarea funcției de punere în conformitate” (echivalentul funcției CVE), calificarea necesară și responsabilitățile trebuie definite în AMC/GM.

*Răspuns: Recunoaștem existența incertitudinilor legate de procesul QE pentru agenție și de aceea propunem, ca modalitate rapidă de soluționare, materialul AMC simplificat pentru structura de reglementare DOA în vigoare.*

**Modificări aduse CS-LSA.** Conținutul exact al CS-LSA nu este cunoscut, cu toate acestea, FOCA a făcut observații detaliate cu privire la standardele ASTM precizate în NPA, care apar în detaliu în acest răspuns.

*Răspuns: CS-LSA este conceput pe baza standardului ASTM aplicabil respectat prin cerințe și AMC care sprijină demonstrarea conformității. CS-LSA fac parte din CRD 2008-07 partea II.*

FOCA are următoarele remarci cu privire la textul rezultat al părții 21:

21A.14

a) Textul actual al părții 21, 21A.14 litera (b) este „...elice cu pas fix sau reglabil”.

Textul eliminat din CRD este „...elice cu pas fix sau variabil”.

Noul text din CRD este „...elice cu pas fix sau variabil”.

Textul din CRD trebuie să fie în concordanță cu textul actual din partea 21.

*Răspuns: Acceptată. Modificarea părții 21 introdusă prin Regulamentul de modificare 1194/2009 nu a fost cuprinsă în CRD.*

b) Propunerea pentru punctul 21A.14 literele (b) și (c) specifică aplicabilitatea pentru aeronave cu o MTOM mai mică de 2 000 Kg / 1 200 Kg neclasificate ca „aeronave motorizate complexe”. Cu toate acestea, pe baza BR art. 3 litera (j), aeronavele cu o MTOM mai mică de 2 000 Kg / 1 200 Kg se califică automat drept aeronave motorizate complexe. Se propune eliminarea textului „care nu sunt clasificate drept aeronave motorizate complexe” de la punctul 21A.14 literele (b) și (c).

*Răspuns: Referirea la aeronavele motorizate complexe trebuie păstrată, deoarece propulsia cu reacție este un motiv suficient pentru calificarea lor drept „complexe”.*

c) Propunerea pentru punctul 21A.14 litera (c) cuprinde:

7. un motor cu piston;

9. o elice

Acest lucru reprezintă o relaxare semnificativă a cerinței actuale, deoarece se pare că demonstrarea capacității pentru certificarea acestor produse se limitează la aprobarea unui program de certificare, indiferent de motorizare, tipul de elice, tipul de construcție (Se pare că un motor cu piston poate fi certificat în conformitate cu dispozițiile de la punctul 21A.14 litera (c) și apoi instalat pe o aeronavă cu o MTOM > 1 200 Kg). Considerăm că acest lucru nu este potrivit și că aplicabilitatea punctelor 7 și 9 de la alineatul 21A.14 litera (c) trebuie limitată.

*Răspuns: Acceptată.*

21A.307 literele (b) și (c)

a) 21A.307 literele (b) și (c) sunt contradictorii: textul trebuie modificat sau trebuie făcute precizări.

b) Textul propus specifică faptul că cerința se limitează la cazuri „aflate în responsabilitatea proprietarului aeronavei, dacă sunt instalate pe aeronava acestuia”. Această afirmație ridică mai multe întrebări.

Această condiție impune limitări privind persoanele care pot pilota aeronava?

Care este cerința aplicabilă pentru o aeronavă cu MTOM de până la 1 200 kg pilotată în cadrul unei școli de pilotaj? 21A.307 litera (a)?

Dacă da, se consideră necorespunzătoare deoarece intenția ar trebui să fie aceea de a pune la dispoziție mijloacele de a afirma că o piesă „a fost fabricată în conformitate cu datele din proiectul autorizat și se află în stare de funcționare în siguranță”, fără impunerea unor condiții indispensabile dificile în vederea eliberării unui Formular 1 EASA.

Propunerea pentru punctul 21A.307 litera (c) ar permite toate reperatele (inclusiv reperatele și dispozitivele cu o durată de viață limitată, reperatele care fac parte din structura de bază și reperatele dispozitivelor de comandă) care „sunt produse în conformitate cu datele din proiectul autorizat

aflat în responsabilitatea proprietarului, dacă acestea sunt instalate pe aeronava sa". Deși înțelegem intenția din spatele acestei cereri, considerăm că, sub această formă, nu se limitează la intenția inițială de a asigura un anumit nivel de simplificare. Abordarea propusă este considerată disproporționată, având în vedere că fie se aplică punctul 21A.307 litera (a) (stabilind o cerință prea dificilă în unele cazuri), fie punctul 21A.307 litera (c) permite un nivel foarte scăzut al conformității pe baza propunerii privind „responsabilitatea proprietarului”. Riscul este de a avea un sistem corect din punct de vedere legal (responsabilitatea aparține proprietarului), dar discutabil din punctul de vedere al siguranței: în acest context, eficiența examinărilor navigabilității în scopul asigurării conformității este discutabilă, deoarece, de exemplu, examinarea se poate efectua după o perioadă de timp de la instalarea reperelor, iar dimensiunea verificărilor efectuate pe durata examinării este limitată.

Se fac următoarele propuneri:

— definirea cerințelor mai puțin restrictive de la punctul 21A.307 litera (a) să nu se limiteze la reperate „ produse în conformitate cu datele din proiectul autorizat aflat în responsabilitatea proprietarului, dacă acestea sunt instalate pe aeronava sa”;

— pentru reperate și dispozitivele cu o durată de viață limitată, reperatele care fac parte din structura de bază și reperatele dispozitivelor de comandă „ produse în conformitate cu datele din proiectul autorizat aflat în responsabilitatea proprietarului, dacă acestea sunt instalate pe aeronava sa”, agenția/entitatea calificată trebuie să fie parte a procesului de stabilire a conformității. În acest context, se propune adoptarea definiției FAA a reperului fabricat de către proprietar/operator, așa cum prevede AC 20-62:

Un proprietar/operator este considerat un producător al unui reper dacă proprietarul a participat la procesul de control al proiectării, fabricării și calității reperului. Participarea la procesul de proiectare a reperului poate presupune supravegherea procesului de fabricație a reperului sau punerea la dispoziția producătorului a următoarelor: datele de proiectare, materialele pentru fabricarea reperului, procesele de fabricație, metodele de asamblare sau procedurile de control al calității.

— Pentru echipamentul IFR a cărui funcționare poate fi clasificată drept critică (defectarea acestuia este considerată periculoasă sau poate provoca avarierea catastrofală a navei) trebuie aplicat același principiu ca și în cazul reperelor și dispozitivelor cu o durată de viață limitată, al reperelor care fac parte din structura de bază și reperelor dispozitivelor de comandă.

— Trebuie profitat de aprobările întreprinderilor cu atribuții în producție/întreținere cu condiția ca sistemul de asigurare a calității pus în practică de producător să fie funcțional (vezi și punctul 21A.439) sau pot fi acordate cerințe mai puțin restrictive în cazul producerii în cantități limitate, dacă pentru fabricație se folosesc date omologate și conformitatea cu proiectul autorizat este stabilită într-o manieră acceptabilă pentru agenție/entitatea calificată care trebuie informată în legătură cu procesul de producție, astfel încât să poată fi determinat un anumit nivel de implicare (de ex. necesitatea unor inspecții de conformitate).

— 21A.307 trebuie să țină seama de posibilele cerințe mai puțin restrictive aplicabile aeronavelor orfane (vezi observația suplimentară de la finalul acestui document).

***Răspuns:*** Alineatul 21A.307 a fost revizuit în sensul unei mai bune exprimări a intenției autorului. Nu se acceptă modificarea filosofiei; și definirea proprietarului ca producător al reperului. Proprietarul este cel care poate considera un reper fără Formularul 1 al EASA eligibil pentru instalare, cu condiția ca criteriile menționate să fie îndeplinite. De asemenea, trebuie să fie clar că acest lucru este posibil doar dacă reperatele sunt identificate pe propria aeronavă.

*Cu privire la echipamentul IFR, o referință la echipamentele necesare în operațiuni și ATM va fi avută în vedere în cadrul sarcinii de reglementare 21.026 „Noi categorii de repere pentru care nu este necesar Formularul 1” care demarează la începutul anului 2011.*

Modificări standard

Se recomandă, de asemenea, luarea în considerare a materialului orientativ cuprins în FAA AC 23-2 „Înlocuirea reperelor și materialelor pe aeronavele de colecție”: în mod special util pentru aeronavele orfane.

*Răspuns: Aeronavele istorice sau de colecție nu sunt de competența EASA. Aeronavele orfane nu fac obiectul acestui NPA.*

CRD precizează că „Din acest motiv, modificările și reparațiile standard din CS reprezintă date omologate pe care o întreprindere cu atribuții în întreținere le poate utiliza în conformitate cu partea M.” Care este motivul limitării folosirii reparațiilor standard doar de către „întreprinderea cu atribuții în întreținere”? Intenția ar trebui să fie aceea de a selecta și sarcini care pot fi executate de proprietari/pilot.

*Răspuns: Suntem de acord că această afirmație este prea restrictivă. Cerințele părților M și 145 au fost verificate și modificate (vezi proiectul de modificare al 2042/2003 legat de prezentul aviz) în sensul demonstrării, dacă este necesar, că și acestea sunt date omologate și pot fi utilizate în conformitate cu cerințele părții M și ale părții 145.*

AFM/AFMS și ICA

AMC/GM este considerat necesar pentru asigurarea îndeplinirii unui standard minim atât pentru eliberarea inițială, cât și pentru revizuri. De asemenea, trebuie pus la dispoziție material orientativ cu privire la clasificarea modificărilor AFM, în special pentru acei solicitanți care vor alege să demonstreze conformitatea cu punctul 21A.14 literele (b) și (c). Materialul orientativ trebuie să vizeze și punctul 21A.381 litera (c) subpunctele 4 și 5.

*Răspuns: ICA fac obiectul unei sarcini specifice aflate în derulare (MDM.056). Trebuie remarcat că Avizul 01/2010 introduce pentru toate DOA posibilitatea omologării anumitor modificări la AFM. GM pentru clasificarea modificărilor la AFM se face publică printr-o Decizie în urma NPA16-2006.*

21A.367 litera (a)

Materialul orientativ este necesar pentru definirea clară a ceea ce înseamnă modificare semnificativă.

*Răspuns: Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.*

21A.377 litera (c) subpunctul 2

Durata acțiunii corective promise nu este în concordanță cu Regulamentul Comisiei (CE) nr. 1194/2009 din 30 noiembrie 2009.

*Răspuns: Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.*

21A.381 litera (d)

Cerința este necesară? Nu este deja acoperită de cerințele pentru transferul TC/STC?

*Răspuns: Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.*

21A.439 și 21A.441

Trebuie definite cerințe mai puțin restrictive pentru reperele produse de proprietar, cel puțin în acele cazuri care se referă la modificările standard.

*Răspuns:* Neacceptată. Producția de repere și darea lor în exploatare nu au nicio legătură. Reperele acceptabile fără un Formular 1 EASA, în conformitate cu punctul 21A.307 litera (b) sau în această privință, reperele care țin de o reparație sau modificare standard pot, prin definiție, să nu fie produse de proprietar. Cerințele în vigoare prevăzute în partea M și partea 145 se aplică în continuare.

Aeronavă orfană

Deși, inițial, NPA nu a fost conceput să acopere probleme legate de aeronavele orfane, se recomandă utilizarea acestei activități de reglementare pentru definirea unor orientări specifice acestui tip de aeronave. Unele dintre problemele care trebuie abordate cuprind următoarele:

— Orientări privind identificarea reperelor și materialelor înlocuite (ref. la FAA AC 23-27 „Înlocuirea reperelor și materialelor pe aeronavele de colecție”);

— Este posibil ca înlocuirile de materiale/repere să fi fost omologate anterior. Dacă instalarea (și, dacă este cazul, fabricarea) se execută într-o manieră care respectă o omologare anterioară, aceste omologări pot fi folosite ca punct de plecare pentru omologarea pe o aeronavă similară. Cu toate acestea, în acest caz, solicitantul trebuie să aibă toate aprobările anterioare, inclusiv orice instrucțiuni privind menținerea navigabilității sau să elaboreze orice document lipsă cu sprijinul unei entități recunoscute (de ex. o entitate calificată, DOA/ADOA etc.). Ca o alternativă, agenția/entitatea calificată evaluează competența solicitantului, prin evaluarea cunoștințelor solide ale acestuia cu privire la principiile de proiectare aplicate în cazul tipului de aeronavă care este modificată sau reparată.

— Piese de schimb care îndeplinesc normele TC sunt greu de găsit (cantități mici, termene de execuție mari, uzură morală etc.), pentru a nu menționa reperele care necesită un Formular 1. Material orientativ privind instalarea unor repere vechi și uzate (repere reconstruite, remaniate sau certificate din nou). Trebuie avut în vedere că reperele TC pot fi uzate și că pot exista piese mai avansate din punct de vedere tehnologic și mai fiabile.

*Răspuns:* Agenția mulțumește celui care a făcut observația pentru aceste propuneri, dar este de părere că acestea nu se încadrează în domeniul de aplicare al sarcinii.

(10) O persoană individuală a făcut următoarele observații:

#### **21A.14 literele (b) și (c)**

Se pune întrebarea dacă planoarele de până la 2 000 kg trebuie luate în considerare la punctul 21A.14 litera (b). S-au exprimat preocupări cu privire la punerea în aplicare a programului de certificare opțional de la punctul 21A.14 litera (c). Există un sprijin puternic pentru materialul AMC simplificat cu privire la demonstrarea conformității cu DOA complet și ELA.

*Răspuns:* Vezi răspunsul pentru CAA-Jările de Jos (alineatul 21A.98) pentru planoare de până la 2 000kg. Prin Avizul 01/2010 este introdus în prezent programul de certificare ca o cerință fundamentală pentru certificare (vezi alineatul 21A.20): 21A.20 litera (b) îl consideră un document de lucru pe întreaga durată a procesului de certificare. În plus, în cazul particular al aeronavelor precizate la punctul 21A.14 litera (c), programul de certificare trebuie aprobat de agenție. Agenția mulțumește persoanei care a făcut observația pentru sprijinirea materialului AMC simplificat pentru DOA.

**Modificări și reparații.** Nu se pot face comentarii deoarece acest CS nu este încă pus la dispoziție.

*Răspuns:* Avizul introduce principiul. CS vor fi supuse consultării în cadrul sarcinii MDM.048.



**21A.112B Demonstrarea capacității.** S-au exprimat preocupări cu privire la punerea în aplicare a programului de certificare opțional de la punctul 21A.112B.

*Răspuns:* Prin Avizul 01/2010 este introdus în prezent programul de certificare ca o cerință fundamentală pentru certificare (vezi alineatul 21A.20): 21A.20 litera (b) îl consideră un document de lucru pe întreaga durată a procesului de certificare. În plus, în cazul particular al aeronavelor precizate la punctul 21A.14 litera (c), programul de certificare trebuie aprobat de agenție.

**21A. 307 Darea în exploatare a reperelor și dispozitivelor în vederea instalării.** Alineatul (c) pare că elimină limitările stabilite prin alineatul (b). Nu este acceptată o diferențiere între cerințele privind reperele critice pentru ELA 1 și ELA 2.

*Răspuns:* Alineatul 21A.307 a fost rescris, iar alineatul 21A.307 litera (c) din CRD a fost incorect.

Mai mult, ca o remarcă generală, se pune întrebarea câți proprietari de aeronavă sunt capabili să-și asume responsabilitatea pentru conformitatea unui dispozitiv sau reper cu un proiect omologat și de ce să facă acest lucru, având în vedere că reperul este disponibil pe piață.

Apoi, unde apare simplificarea?

Cred că posibilitatea limitării eliberării de Formulare 1 există fără a reduce nivelul de siguranță. Dacă luăm în considerare numărul mare de reperi care nu sunt critice care există atât pe aeronavele ELA 1, cât și pe aeronavele ELA 2, pentru aceste reperi este suficient un certificat de conformitate emis de producător (cu DOA, dar și cu AP).

Dacă EASA dorește să ia în discuție problema reperelor fabricate de proprietar, ca o problemă legată, în principal, de aeronavele vechi și „orfane”, pentru care piesele de schimb sunt greu de găsit, opinia mea este că trebuie să avem în vedere cerințele FAA (FAR 21.303 litera (a) subpunctul (2) etc.)

*Răspuns:* Credem că mulți proprietari vor fi capabili să-și asume această „responsabilitate”. Un exemplu sunt reperele deja menționate în reacție; produse pentru o aeronavă de către furnizorul original care nu are POA, cu o declarație de conformitate. Acestea nu vor fi date în exploatare cu un Formular 1 EASA, dar sunt concepute în conformitate cu datele din proiectul autorizat. Cu modificarea propusă la punctul 21A.307, nu se consideră că instalarea cu anumite restricții în legătură cu gama afectează siguranța.

**CAPITOLUL L** - Omologarea combinată a întreprinderilor care răspund de proiectare și producție a aeronavelor definite la punctul 21A.14 literele (b) și (c)

Alineatele relevante ale părții 21 capitolele G și J au fost copiate în capitolul L fără modificări tehnice substanțiale.

Două alineate „administrative”, împreună cu explicația de la alineatul 5 al CRD erau suficiente, evitând incertitudinea din viitoarele amendamente aduse acestui aspect.

Chiar și cu un singur certificat, DOA și POA sunt două lucruri diferite. Amalgamul de cerințe nu face sarcina mai ușoară.

*Răspuns:* Agenția este de acord că propunerea de capitol L nu aduce modificări substanțiale cerințelor separate din DOA și POA. De asemenea, în articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază există deja posibilitatea transferului responsabilității pentru POA către agenție. De aceea, concluzia este că propunerea de capitol L nu aduce suficiente beneficii și complică prea mult reglementările, așa cum se spune în acest răspuns. Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L.

**21A. 432B Demonstrarea capacității.** În subalineatul (b) «stabilirea de practici de proiectare specifice, resursele și succesiunea activităților necesare pentru a se conforma prezentului capitol» trebuie obținută printr-un acord al agenției.

În subalineatul (c) « stabilirea de practici de proiectare specifice, resursele și succesiunea activităților necesare pentru a se conforma prezentului capitol... » trebuie obținută printr-o omologare a unui program de certificare.

Este dificil de înțeles diferența dintre procedurile de obținere a aceluiași rezultat și felul cum acesta poate fi atins doar printr-un program de certificare.

*Răspuns:* În alineatul (b), se face referire la un APDOA (procedurile nu sunt specifice reparațiilor avute în vedere), iar în alineatul (c) se face referire la un program de certificare specific pentru reparațiile avute în vedere.

### **21A. 112B Demonstrarea capacității**

În principiu, aceleași remarci ca în cazul punctului 21A.14 litera (c).

*Răspuns:* Prin Avizul 01/2010 este introdus în prezent programul de certificare ca o cerință fundamentală pentru certificare (vezi alineatul 21A.20): 21A.20 litera (b) îl consideră un document de lucru pe întreaga durată a procesului de certificare. În plus, în cazul particular al aeronavelor precizate la punctul 21A.14 litera (c), programul de certificare trebuie aprobat de agenție.

### **21A. 710 Aprobarea condițiilor de zbor**

Problema unui permis de zbor poate avea legătură și cu aeronavele pentru care nu s-a demonstrat conformitatea cu normele și cu un solicitant a cărui competență poate fi pusă sub semnul întrebării.

În aceste condiții, ar fi de acceptat, fără verificări ulterioare ale siguranței de zbor?

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

(11 & 12) Asociația pentru aeronave ușoare (LAA) din Republica Cehă și Asociația producătorilor de aeronave ușoare din Europa (LAMA EUROPE) au avut reacții similare. Textul este modificat pentru eliminarea repetițiilor dacă este posibil.

Prima pagină - Publicare târzie și incompletă a acestui CRD

LAA și LAMA nu sunt foarte mulțumite de felul în care EASA a redactat acest NPA foarte important.

CRD a fost publicat cu DOI ANI după încheierea perioadei de primire a observațiilor pentru AMP 2008-07 original!!! De asemenea, faptul că CRD a fost publicat în perioada de concediu nu este un lucru bun, mai ales că s-a publicat atât de târziu. Problema care apare în urma acestei publicări târzii este că toată lumea aproape a uitat despre ce era vorba...

Timpul trece repede - în 2005 a fost redactat primul TdR pentru MDM032. Acum ne apropiem de finalul lui 2010 și unde ne aflăm? EASA a primit 843 de observații. Cu toate acestea, credem că acest lucru nu poate justifica o atât de lungă perioadă pentru redactarea acestui CRD.

Faptul că acest CRD este împărțit în două părți și doar partea I a fost făcută publică înainte de termen este inacceptabil. Cum am putea face observații asupra unei propuneri atât de importante fără posibilitatea consultării părții a doua?

Suntem de părere că partea a doua a acestui CRD trebuie făcută public imediat, iar termenul pentru observațiile la partea I trebuie prelungit în consecință.

*Răspuns: Publicarea unui CRD în două părți nu este o practică uzuală a agenției, dar avea avantajul de a ajuta la recuperarea parțială a întârzierii. S-a acordat o atenție deosebită punerii la dispoziție în partea I a CRD a unei reprezentări exacte a principalelor observații făcute și adăugării proiectului de aviz rezultat din rezumarea tuturor opiniilor. De aceea, partea I este o bază viabilă pentru obținerea de reacții privind avizul și este, probabil un document mai ușor de citit decât cele 500 de pagini al CRD partea II.*

*Partea II a fost publicată și conține proiectul CS-LSA care va fi adoptat de către agenție la începutul anului 2011.*

*Agenția recunoaște că rezolvarea problemei a durat mult, în principal din cauza problemelor legate de resurse, dar această întârziere a fost folosită pentru pregătirea sarcinii BR.010 (Lansarea unui studiu privind consecințele ELA1 prin revizuirea reglementărilor naționale privind aeronavele ultraușoare) și consolidarea cooperării cu FAA în acest domeniu și strângerea de informații cu privire la experiența S.U.A în domeniul reglementărilor LSA. Agenția dorește să accentueze că întârzierea nu are legătură cu lipsa de înțelegere a importanței și priorității aviației generale, așa cum a fost demonstrată de cerințele mai puțin restrictive din partea M, avizul referindu-se la FCL care cuprinde o LAPL.*

Pagina 4 (a) Observații generale (LAMA EUROPE)

BAZA SUCCESULUI ORICĂREI INDUSTRII AERONAUTICE ESTE AVIAȚIA DE DIMENSIUNI REDUSE (DE AGREMENT).

Fiecare pilot începe să zboare pe un avion mic, nu pe un Airbus, Boeing sau Eurofighter. Resursa de 600 000 de piloți de agrement (conform Europe Air Sports) inclusiv parașutiști, parapantiști, piloți de aeronave ultraușoare, planoriști, piloți de baloane cu aer cald până la aeronavele ușoare motorizate oferă avantajul unei largi baze de clienți pentru aviația europeană și cea americană. Pentru a înțelege aerodinamica, mecanica de zbor, impactul economic și ecologic al unui avion, trebuie să dispui de experiență care se acumulează în cadrul aviației de agrement. Pentru a dori un post în aviație, trebuie să poți intra în contact cu aceasta și să acumulezi experiență. Pentru a putea proiecta o aeronavă mare utilă, trebuie să înțelegi din proprie experiență ce presupune acest lucru și ce trebuie avut în vedere.

Oficialii S.U.A au recunoscut acest lucru cu ani în urmă. Au descoperit probleme mari în privința numărului personalului calificat corespunzător în domeniul aviației mari. Au recunoscut că stagnarea din aviația de dimensiuni mici (numărul de avioane și piloți) este rezultatul direct al creșterii costurilor de achiziție și operare pe aeronave de dimensiuni reduse.

Ca reacție, în 2004, în S.U.A, s-a lansat programul LSA (aeronave sport ușoare) cu scopul evident de a reduce semnificativ nivelul costurilor pentru zborurile private și de agrement. Acest lucru s-a obținut prin apariția unei categorii de aeronave non complexe care permite înregistrarea unei aeronave pe baza unei declarații pe răspunderea producătorului raportată la un standard acceptat în industrie (standard ASTM). Sistemul permite piloților să zboare după îndeplinirea cerinței privind pregătirea practică și medicală mult diminuate.

Intenția a fost de a opri tendința de scădere a numărului piloților și, prin urmare, păstrarea bazei industriei aeronautice, iar la cinci ani după anunțarea noilor reglementări se dovedește clar că modul de abordare a fost absolut corect și că dă rezultatele dorite. Numărul de aeronave și piloți a crescut imediat și, odată cu el, nivelul resurselor disponibile pentru companiile aeronautice mari.

Modelul american a fost deja copiat în multe țări, cu ușoare modificări, în funcție de circumstanțele de la nivel național. Printre aceste țări se află, în acest moment, cele mai populate din lume: China și India. Programe similare au fost adoptate în scopul fondării unor baze pentru viitoarea lor industrie aeronautică.

În acest moment, liderii pe toate piețele LSA sunt companii cu sediul în Europa.

Ironia este că nu există un sistem similar pentru construirea acestor aeronave în conformitate cu normele LSA pentru a fi pilotate în Europa.

Mulți au fost de părere că anunțul creării procedurii ELA însemna promisiunea echivalentului european. Cu toate acestea, în timp ce ELA aduce o simplificare semnificativă pentru unele categorii de aeronave, pentru aeronavele sportive ușoare cu două locuri, rezultatul este un proces de proiectare, producție și operare mult mai dificil decât sistemul LSA american.

În prezent, multă lume este de părere că răspunsul este crearea unei categorii specifice pentru avioane sub 600 kg și adoptarea sistemului LSA într-o variantă cât mai aproape posibil de original.

*Răspuns: Domeniul de aplicare pentru sarcina MDM.032 este mai extins decât cel al LSA, dar propune simplificări la partea 21. Sarcina BR.010 va defini modul de depășire al simplificărilor aduse părții 21 pentru subcategoria de aeronave ELA1.*

(LAA) Din păcate, prezentul CRD demonstrează abordarea greșită a EASA în ceea ce privește aviația sportivă și de agrement. Suntem de părere că aviația sportivă și de agrement nu poate fi abordată în același fel ca și transportul aerian comercial.

Devine din ce în ce mai evident că încă nu se obțin rezultatele dorite și necesare - un simplu LSA.

Opinia noastră este că efortul de reglementare actual al EASA nu constă în elaborarea reglementărilor considerate necesare pentru dezvoltarea continuă a aviației sportive și de agrement. În opinia noastră, LSA poate deveni prima categorie din aviație. Pentru rezolvarea nevoilor membrilor noștri, EASA ar trebui să creeze o categorie LSA de sine stătătoare compatibilă, pe cât posibil, cu sistemul LSA american.

Consecința pozitivă poate fi un sistem global LSA care reprezintă scopul nostru pe termen lung.

În timpul întâlnirii de la AirVenture 2010, administratorul FAA Randy Babbitt a afirmat că datele LSA privind siguranța au depășit așteptările. Suntem de părere că acest lucru este o dovadă că proiectul LSA bazat pe declarație pe proprie răspundere, împreună cu norme clare de siguranță nu pune probleme în această privință. Având în vedere că 65% din SLSA americane vin din Europa, suntem convinși că același sistem poate fi utilizat și aici.

Conceptul LSA de sine stătătoare poate funcționa - de sine stătătoare nu înseamnă neapărat fără EASA, ci că deține un loc privilegiat în ierarhia normelor EASA.

S-a procedat la fel în SUA, unde FAA a sprijinit crearea categoriei LSA în cadrul normelor FAA, a păstrat funcția de auditare, dar nu o administrează direct.

Suntem conștienți că acest lucru presupune modificarea regulamentului de bază.

LAA CR este gata să colaboreze la pregătirea unei astfel de modificări.

*Răspuns: Agenția apreciază sprijinul acordat în legătură cu sarcina BR.010. Modificările propuse pentru sarcina MDM.032 litera (e) care se încadrează în normele părții 21 nu duc la atingerea scopului propus de LAA CR. Domeniul de aplicare al normei FAA LSA este o subcategorie a celei din sarcina MDM.032 litera (e) și nu corespunde întregii game până la 2 000 kg.*

Pagina 4 Taxe și onorarii EASA

LAA CR și LAMA EUROPE apreciază afirmația că EASA atrage atenția Comisiei... dar, din păcate, este prea târziu, deoarece chiar și nivelul actual al taxelor și onorariilor reprezintă o mare problemă pentru companiile mici. O bază de reglementare a taxelor și onorariilor este norma care impune EASA să se autofinanțeze integral din taxele și onorariile pe care are dreptul să le perceapă. Taxele în vigoare sunt deja suficient de împovărătoare pentru companiile mici. În mod

obișnuit, aceste companii produc aproximativ 10 – 150 aeronave pe an, cu un venit mediu de 1 – 30 milioane EURO și este greu să supraviețuiască în condițiile taxelor și onorariilor actuale.

Taxele și onorariile sunt o problemă cunoscută de mai mulți ani, trebuie reglementată la un nivel politic = Comisia, cât mai curând posibil.

*Răspuns: S-a luat la cunoștință.*

Paginile 4 și 7 CS-23 Light până la o MTOM de 1 200kg

LAA CZ și LAMA EUROPE sunt de părere că elaborarea acestui cod nu este necesară. De fapt, CS-VLA poate fi extinsă până la 4 persoane și o MTOM de 1 200 kg. În opinia noastră, explicația conform căreia avem nevoie de un astfel de cod deoarece ...marea majoritate a...nu este valabilă pentru că sistemul ELA este în pregătire pentru aeronavele noi și nu pentru cele existente.

În orice caz, există atâtea coduri aplicabile pentru o MTOM de 1 200 kg, încât este de dorit mai degrabă reducerea decât mărirea numărului lor!

În locul acestei acțiuni, ar fi mai bine dacă EASA ar elabora un sistem LSA eficient pe baza ASTM. Este cunoscut că FAA are în vedere crearea unui sistem pe baza ASTM și pentru FAR-23, poate aceasta ar putea fi metoda de lucru în continuare, iar în loc de elaborarea pentru CS-23 Light, ar fi bine să colaborăm cu FAA la sistemul ASTM, pentru crearea unor standarde la nivel global.

*Răspuns: Pentru moment, suntem de părere că modificarea 7 la partea 23 privind FAR este un standard corespunzător pentru avioane specifice. Pe termen mai lung, avem în vedere revizuirea diferitelor standarde în strânsă colaborare cu FAA, care, în același timp, a efectuat un studiu al procesului de certificare din partea 23.*

Paginile 9 și 10 Entități calificate

Unii producători de aeronave LSA și ultraușoare și LAA CZ au participat la „studiul EASA privind externalizarea sarcinilor de certificare” elaborat de Steria Mummert Consulting.

Rezultatele acestui studiu au fost fructificate în acest CRD?

De ce nu a fost făcut public studiul?

*Răspuns: Agenția vă este recunoscătoare, precum și celorlalți participanți din domeniu, pentru contribuția la acest studiu.*

*Raportul este unul cu caracter intern utilizat de agenție pentru o mai bună cunoaștere a posibilităților de externalizare. Așa cum se precizează mai sus, agenția pregătește o actualizare a deciziei Consiliului de administrație privind externalizarea. Raportul nu a fost dat publicității, din cauza acestei discuții delicate aflate în desfășurare.*

*Studiul nu a fost utilizat pentru prezentul CRD, deoarece acesta din urmă are ca obiect doar activitatea agenției în vederea actualizării politicii de externalizare a Consiliului de administrație.*

Paginile 10-11 7. Repere care nu necesită un Formular 1 EASA

În lipsa publicării observațiilor, analiza propunerii este imposibilă. LAA CZ și LAMA EUROPE nu sunt de acord cu soluția propusă.

Propunem ca, cel puțin pentru ELA 1, să nu fie necesară folosirea unui Formular 1.

*Răspuns: Observațiile primite au avut ca rezultat o propunere cu un caracter mai puțin liberal pentru ELA1 care prevede cerințe mai puțin restrictive pentru folosirea comercială sau necomercială a acestor repere. Pune la dispoziție un compromis inacceptabil, care este diferit de propunerea dvs. de limitare mai drastică a cerințele pentru un Formular 1 EASA. Următoarea fază care este avută în vedere prin sarcina BR.010 va pune la dispoziție diferite metode de abordare.*

Pagina 11 Modificări în marcarea și trasabilitatea reperelor –

LAA CZ și LAMA EUROPE au fost de părere că modificările originale sunt în concordanță cu efortul de reducere a poverii asupra producătorilor, însă situația stă invers.

Deoarece nu putem consulta observațiile la partea ii, nu putem fi de acord cu modificările propuse la punctele 21A.804 și 21A.805

*Răspuns:* Partea II a CRD a fost dată publicității între timp și precizează că marcarea reperelor trebuie păstrată pentru trasabilitate și legătura cu datele din proiectul autorizat.

Pagina 11 8. Modificări ale CS-LSA

LAA CZ și LAMA EUROPE apreciază elaborarea specificațiilor de certificare pentru avioanele sport ușoare pe baza ASTM F2245.

Din păcate, nu putem face alte observații în legătură cu acest aspect, deoarece CS-LSA va fi publicat în partea II care rămâne încă necunoscută.

*Răspuns:* Observații privind CS-LSA vor putea fi făcute în partea II a CRD. Aceste observații vor fi revizuite înainte ca CS-LSA să fie publicat la începutul anului 2011.

Pagina 13 9. Modificări și reparații standard

LAA CZ și LAMA EUROPE apreciază acest anunț, cu toate acestea, elaborarea acestui CS special pe baza FAA AC 43-13 1B și 2B va dura prea mult.

*Răspuns:* Agenția vă mulțumește pentru sprijin. În prezent, sarcina MDM.048 este programată să demareze în 2011 și să se încheie în al doilea trimestru al anului 2013. Analizăm posibile moduri de accelerare a acestor sarcini.

Paginile 13-14 10. Armonizarea cu FAA

LAA CZ și LAMA EUROPE sunt mulțumite de această declarație. Credem că pentru LSA, cea mai bună idee ar fi crearea unui sistem global LSA cu standarde tehnice la nivel global pe baza ASTM.

*Răspuns:* Agenția vă mulțumește pentru sprijinul legat de această declarație conform căreia EASA intenționează să elaboreze coordonate de armonizare pe termen lung cu FAA (și cu celelalte autorități) în privința LSA prin cooperarea strânsă cu FAA pentru evaluarea studiului pe tema FAR-23 CPS și a procesului ASTM.

(13) Light Aircraft Association Regatul Unit

Notă explicativă III. (p2)

Deoarece partea II a prezentului CRD nu a fost încă dată publicității, perspectiva nu este completă și, astfel, un răspuns complet nu este posibil.

*Răspuns:* Publicarea unui CRD în două părți nu este o practică uzuală a agenției, dar avea avantajul de a ajuta la recuperarea parțială a întârzierii. S-a acordat o atenție deosebită punerii la dispoziție în partea I a CRD a unei reprezentări exacte a principalelor observații făcute și adăugării proiectului de aviz rezultat din rezumarea tuturor opiniilor. De aceea, partea I este o bază viabilă pentru obținerea de reacții privind avizul și este, probabil, un document mai ușor de citit decât cele 500 de pagini ale CRD partea II.

Secțiunea a) punctul 2) (p. 5)

În general, LAA sprijină propunerea de introducere a unui proces de consultare ulterior pentru modificarea regulamentului de bază, dar acesta trebuie să se desfășoare foarte rapid: la urma urmei, ANPA 14-2006 a fost emis în urmă cu patru ani, iar răspunsul a fost apelul la modificarea regulamentului de bază. Pentru promovarea inovării atât de necesare în domeniu, EASA trebuie să

acționeze cu inteligență pentru asigurarea unui mediu în care proiectanții și producătorii de aeronave foarte ușoare să poată acționa fără constrângeri legate de costuri și resurse inerente în sistemele DOA/POA în vigoare, pe lângă costuri și beneficii operaționale corespunzătoare pentru beneficiarul final.

Secțiunea b) (p.6+)

În general, LAA sprijină modificările făcute în comparație cu NPA 2008-07. Încă o dată, industria are nevoie urgentă de operaționalizarea acestor propuneri. Noile CS-LSA, CS-23Light și CS-„Modificări și reparații standard” și CS-VLA și CS-22 revizuite trebuie emise de urgență (cel mai târziu până la momentul emiterii modificărilor la partea 21).

*Răspuns:* Agenția mulțumește organizației pentru sprijin și propune derularea diferitelor sarcini de monitorizare (de ex. MDM.032 litera (d) și BR.010) în conformitate cu planul de reglementare dat publicității. Analizăm posibile moduri de accelerare a acestor sarcini. Primul standard, CS-LSA, va fi deja publicat la începutul anului 2011. Alte „standarde” se aplică în condiții speciale.

Secțiunea a) punctul 6) (p. 9) (Entități calificate)

Ar fi foarte bine dacă „apelurile pentru licitație” ar avea parte de o publicitate mai susținută în acest caz. Practica postării unui apel la licitație pe site-ul web fără anunț prealabil nu este de ajutor. Ar fi posibilă înființarea unui serviciu de poștă electronică pentru înscrieri prin care să se trimită un mesaj tuturor abonaților în momentul publicării unui apel pentru licitație.

*Răspuns:* Apelurile deschise la licitație se publică de către Oficiul pentru Publicații pentru Jurnalul Oficial al UE, iar, după publicare, se adaugă pe pagina web [EASA procurement webpage](#). Pe site-ul a EASA nu este posibilă o abonare la notificare prin poștă electronică.

Cu toate acestea, este posibilă înscrierea în baza de date de licitații (TED) în care se publică toate apelurile la licitații în toate limbile Uniunii Europene. Informații și instrucțiuni pentru accesul și notificarea pe baza unor profiluri specifice de căutare pot fi găsite la: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Generalități

În diferite alineate, apare o referință la punctul 21A.14 literele (b) sau (c) prin fraza „aeronave definite la punctul 21A.14 literele (b) și (c)”. Este corect ca acest mod de exprimare să definească categoria de aeronave și nu implică faptul că proiectul aeronavei a fost cu adevărat aprobat în conformitate cu punctul 21A.14 (b) sau (c)? Răspunsul la această întrebare va răspunde și la întrebarea dacă avantajele noului sistem (de ex. producția în conformitate cu capitolul L, repere fabricate de proprietar) sunt, de asemenea, posibile pentru tipurile de aeronavă pentru care proiectul a fost aprobat anterior acestei modificări de normă sau în conformitate cu standardul mai înalt al unui DOA complet aprobat.

*Răspuns:* Referința la „aeronave definite la punctul 21A.14 literele (b) sau (c)” din aceste cerințe definește categoria de produse despre care este vorba în acel alineat. De aceea, ar deveni aplicabilă și pentru produsele deja aprobate în conformitate cu reglementările actuale. În aviz, după caz, referința este înlocuită în prezent cu ELA1 și ELA2 pentru care se propun definiții în acest aviz de modificare a Regulamentului 1702/2003.

21A.14 literele (b) și (c)

Acest alineat abordează și motorul și elicele. Care este legătura acestora cu capitolul L și punctul 21A.307 (b) și (c), dacă proiectul este inclus în aeronavă sau dacă proiectul a fost deja aprobat printr-un DO în conformitate cu capitolul J? De exemplu, este posibilă producerea unui motor pentru o aeronavă în conformitate cu punctul 21A.14 literele (b) sau (c) din capitolul L? Reperele

pentru acest motor pot fi și ele produse cu asumarea responsabilității de către proprietarul aeronavei?

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde, parțial, relevanța.

*Cu privire la darea în exploatare a reperelor fără un Formular 1 EASA, aceasta are, într-adevăr, în vedere autorizarea instalării acestor repere dacă respectă proiectul autorizat. De pildă, reperele pentru motoarele de automobile care sunt omologate pentru aeronavă pot fi instalate pe răspunderea proprietarului aeronavei.*

21A.377 literele (b) și (c)

În secțiunea B-Material pentru capitolul G, concluzia 3 a fost recent eliminată. În acest alineat apare din nou.

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

21A.353 litera (b)

O întreprindere omologată combinat pentru proiectare și producție în conformitate cu capitolul L - nu ar putea semna un acord DO-PO cu un DO diferit pe lângă domeniul de aplicare principal.

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

21A.383 litera (c)

Cuvintele „în conformitate cu punctul 21A.307” au fost eliminate în textul relevant din capitolul G cu câțiva ani în urmă, deoarece nu ar autoriza un Formular 1 EASA „conform” / „prototip”.

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

21A.385 litera (n)

Referința trebuie modificată din „în temeiul prerogativelor acordate prin punctul 21A.383 litera (f)” în „...21A.383 litera (e)”.

*Răspuns:* Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L. De aceea, observația își pierde relevanța.

21A.439 Fabricarea pieselor de schimb

De asemenea, acest alineat trebuie să abordeze posibilitatea reperelor fabricate pe răspunderea proprietarului aeronavei, în caz contrar, acest alineat s-ar afla în conflict cu punctul 21A.307 literele (b) și (c).

*Răspuns:* Neacceptată. Alineatul 21A.307 nu va fi modificat în ceea ce privește cerințele de întreținere. Se depășește domeniul de aplicare al acestei sarcini de reglementare.

Capitolul L integral

Nu vedem care ar fi avantajele reale ale creării acestui capitol L.

- Așa cum se demonstrează deja la punctele 21A.377 litera (b) și 21A-383 litera (c), există un risc ridicat ca acest capitol să difere accidental de cerințele relevante de la capitolele J sau G. Capitolul L, dacă este neapărată nevoie, ar trebui să abordeze doar combinația de aprobări DO și PO, cerințele în sine trebuie păstrate în capitolele J și G.



- Care sunt avantajele pentru industrie? Reducerea costurilor avută în vedere poate avea o importanță secundară pe termen lung, pentru că cerințele care trebuie îndeplinite rămân aceleași, iar o separare între implicarea EASA (partea DO) și a NAA (partea PO) poate apărea în acest proces.

*Răspuns:* Agenția este de acord că propunerea de capitol L nu aduce modificări substanțiale cerințelor separate din DOA și POA. De asemenea, în articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază există deja posibilitatea transferului responsabilității pentru POA către agenție. De aceea, concluzia este că propunerea de capitol L nu aduce suficiente beneficii și complică prea mult reglementările, astfel cum se spune în acest răspuns. Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L.

#### (15) CAA REGATUL UNIT

Pagina 2 Alineatul nr.: III 4) și IV

Observație: CAA este nerăbdător să primească partea II a documentului de observații, care va cuprinde observații pe larg privind toate propunerile, partea I și partea II.

Urmează câteva exemple care să ilustreze necesitatea înțelegerii CRD în întregime:-

Afirmația de la pagina 4 conform căreia „NPA a fost primit cu rezerve” trebuie contextualizată prin prezentarea observației și a răspunsului EASA.

*Răspuns:* Mulți dintre cei care au făcut observații au avut o opinie similară, conform căreia propunerea reprezintă un pas înainte în direcția corectă, dar sunt de părere că nu oferă soluția pe care au avut-o în vedere, la fel ca și sistemul LSA al FAA. Deoarece acest lucru ar presupune o modificare a regulamentulului de bază, se propune o a doua fază prin sarcina BR.010.

Referința de la pagina 5 la lipsa de reglementări pentru un anumit segment al aviației ușoare este incompatibilă cu principiile OACI și eliberarea unui certificat de navigabilitate internațional. Eliberarea unui certificat de navigabilitate OACI necesită asumarea responsabilității pentru dispozitiv sau reper de către o persoană sau organizație.

*Răspuns:* Conformitatea cu dispozițiile OACI este un considerent important, dar trebuie echilibrată cu dorința de dezvoltare continuă a GA cu un nivel de siguranță corespunzător.

Referința de la pagina 5 alineatul (a) subparagraful 2, subpunctul 2. Deși pare că aceasta tinde să armonizeze viitoarele modificări ale regulamentulului de bază cu dispozițiile FAA și Transport Canada, armonizarea trebuie extinsă cu propunerea de elaborare de standarde CS suplimentare.

*Răspuns:* Dorim să armonizăm procesele și standardele acolo unde este posibil. Elaborarea de standarde armonizate se poate dezvolta într-o direcție în care puține standarde să fie corespunzătoare.

Pagina 5 subalineatul 2 subpunctul 4. Acceptabilitatea propunerilor conform cărora unele aeronave ELA nu ar necesita un certificat de tip pentru motor sau elice depinde de amploarea și tipul operațiunii autorizate. De exemplu, acestea pot fi acceptate pentru un a/c cu două locuri construit pe cont propriu, dar nu pentru aeronave de capacitate mai mare cu aprobare IMC (precum o aeronavă Cessna 173 și PA 28 (!80)).

*Răspuns:* Într-adevăr, acestea ar necesita o revizuire în cadrul sarcinii BR.010 propuse.

Pagina 6 Alineatul nr.: (b) „Avizul la partea 21 și modificările comparate cu NPA”, subalineatul 1  
Observație: Conceptul de bază din NPA 2008-07 se adresa operațiunilor non comerciale. Exemplul din a doua frază precizează că acest principiu nu a fost păstrat în propunerile de modificare precizate în acest document de răspuns la observații. Am dori precizări suplimentare pe această temă.

***Răspuns:** Criteriile de utilizare a Formularului 1 EASA sunt mai restrictive, și, în consecință, permit și aplicarea pentru operațiuni comerciale.*

Pagina 6 Alineatul nr.: (b) Subalineatul 2, Nota de sub titlul „CS-VLA” (al doilea subpunct)

Observație: Remarcăm că sarcina de reglementare VLA.008 va avea în vedere extinderea CS-VLA pentru includerea zborului pe timp de noapte și în condiții VFR și IMC și observăm că acest lucru ar putea influența semnificativ datele privind siguranța ale unei astfel de aeronave și necesită analiză și armonizare cu dispozițiile FAA și Transport Canada.

***Răspuns:** Suntem de acord că impactul asupra siguranței trebuie reanalizat în cadrul acestei sarcini. Armonizarea cu dispozițiile și experiența TCCA și FAA vor constitui un reper important.*

Pagina 7 Alineatul nr.: (b) Subalineatul 2, Nota de sub titlul „CS-23” (al treilea subpunct)

Observație: CS-23 Light, FAR-23 de la amendamentul 7 reprezintă un standard publicat de Guvernul S.U.A la 14 septembrie 1969. Este unanim recunoscut că multe aeronave au fost proiectate și construite în conformitate cu respectivul standard și unele mai au încă drepturi cu unele modificări de proiect care se supun încă acelor cerințe anterioare. Cu toate acestea, din acel moment, orice aeronavă cu modificări semnificative sau orice aeronavă nouă se proiectează conform standardelor recente. Acest lucru autorizează producătorul să își asume aspectele de proiectare insuficient detaliate într-o ediție anterioară a FAR-23, precum oboseala și toleranța la avarii în structurile compozite. JAR-23 și CS-23 se bazează pe FAR 23-42 din 4 februarie 1991. Orice propunere de creare a unui certificat de navigabilitate standard, CS-23 Light, trebuie să aibă ca punct de pornire cele mai recente standarde CS-23, care sunt substanțial armonizate cu FAR-23.

***Răspuns:** Avioanele proiectate și certificate în conformitate cu amendamentul 7 la partea 23 FAR nu au fost casate și reprezintă cea mai mare parte a flotei actuale. De aceea, credem că acesta poate reprezenta un standard de navigabilitate pentru avioanele proiectate similar, cu condiția ca, dacă cerințele nu corespund (în cazul structurii compozite), baza de certificare să se modifice.*

Pagina 7 Alineatul nr.: (b) Subalineatul 2, Nota de sub titlul „CS-22” (al patrulea subpunct)

Observație: CAA este de părere că, în interesul eficienței, orice încercare de raționalizare a standardelor de proiectare a CS-VLA și a propunerii CS-23 Light trebuie încheiată înainte de crearea unui nou standard precum CS-23 Light. Acest lucru se poate realiza printr-o activitate de armonizare cu FAA și Transport Canada.

***Răspuns:** Introducerea CS-23 Light pe baza amendamentului 7 la partea 23 FAR este considerată o abordare pragmatică, de reanalizat într-o etapă ulterioară și, poate, de inclus, așa cum se spunea în CRD.*

Pagina 8 Alineatul nr.: 3

Observație: În ce etapă ar fi necesară introducerea DOA simplificat? Este posibil ca acest lucru să fie necesar înainte de eliberarea unui certificat de navigabilitate sau a unui permis de zbor?

***Răspuns:** DOA nu ar fi necesar deloc. Scenariul descris prezintă cazul în care o companie poate începe fără un DOA și, în funcție de evoluția afacerilor, să treacă la DOA pentru eficientizarea menținerii navigabilității.*

Pagina 10 Alineatul nr.: 6 „Entități calificate”, (al doilea subpunct): „solicitantul trebuie să aibă capacitatea de a propune agenției spre aprobare entitatea sa calificată”.

Observație: Totuși, Consiliul de administrație al agenției a adoptat politica de utilizare a QE. CAA sugerează că un factor care va trebui luat în considerare este posibilitatea ca solicitanții să aleagă calea cea mai simplă pentru obținerea aprobării și măsura în care agenția ar trebui să aloce o

entitate calificată pe baza coordonatelor geografice din rațiuni lingvistice și culturale. De asemenea, standardizarea este o problemă foarte importantă.

*Răspuns: Politica de utilizare a entităților calificate ar trebui să asigure condiții echitabile care, prin standardizare, să prevină alegerea „cele mai ușoare căi” de certificare.*

Pagina 11 Alineatul nr.: (b) Subalineatul 7:

Observație: Propunerea analizată necesită doar un Formular 1 EASA pentru structura de bază, dispozitivele de comandă sau reperele cu durată de viață limitată, iar proprietarii de aeronave ELA 1 trebuie să prezinte o declarație de conformitate cu un proiect omologat. Orice aeronavă care este eligibilă pentru un certificat de navigabilitate OACI trebuie să utilizeze repere din Formularul 1 EASA, fabricarea fiind permisă doar în cadrul întreprinderilor cu atribuții de întreținere omologate. În cazul proprietarilor care prezintă o declarație de conformitate, nu este clar cine își asumă responsabilitatea. Aeronavele astfel modificate trebuie să se limiteze la un permis de zbor și nu trebuie utilizate în operațiuni comerciale.

*Răspuns: Propunerea revizuită a păstrat propunerea inițială pentru ELA2 și a conținut condiții și mai restrictive pentru ELA1. Proprietarul va prezenta o declarație de conformitate și își va asuma responsabilitatea pentru acceptabilitatea reperelor pe aeronavele proprii.*

Pagina 14 Alineatul nr.: (b) Subalineatul 10, Armonizarea cu FAA

Observație: CAA este de acord că, cu excepția cazului în care solicitanții din afara EASA realizează scenarii speciale, este imposibil ca EASA să joace rolul statului de proiectare. Acest lucru este subliniat în special de produsele aprobate în S.U.A ca aeronave LSA OACI, fiind luate în considerare pentru eliberarea unui certificat de navigabilitate EASA OACI.

*Răspuns: S-a luat la cunoștință. Această problemă merită o analiză detaliată.*

Pagina 14 Alineatul nr.: 2, Ultima frază

Observație: Afirmarea potrivit căreia „Abordarea europeană a RTC sau TC pentru LSA exportate în S.U.A, dacă nu au primit un certificat individual de navigabilitate” nu se înțelege pe deplin. Trebuie oferită o explicație mai detaliată.

*Răspuns: Afirmarea se leagă de citatele din Ordinul 8130.2F prezentat în acest alineat din CRD partea I. Deoarece tipul de aeronavă este eligibil pentru certificare sau chiar deține un certificat de tip (restricționat) EASA, acest lucru ar reprezenta „certificarea similară în țara de origine”.*

*De aceea, aeronava ar fi eligibilă pentru un certificat special de navigabilitate în categoria LSA.*

(16) Un membru austriac al Comitetului EASA

Observație generală/Justificare:

Având în vedere faptul că CRD nu a fost publicat integral - partea cu observațiile și răspunsurile EASA încă lipsește (nu este disponibilă pe site-ul EASA) - perioada alocată observațiilor este considerată prea scurtă.

Propunere:

Extinderea perioadei alocate observațiilor pentru acest CRD pe baza faptului că partea din CRD care cuprinde observațiile părților interesate, ca și răspunsurile EASA, nu este încă publicată și este necesară.

*Răspuns: Neacceptată. Publicarea unui CRD în două părți nu este o practică uzuală a agenției, dar avea avantajul de a ajuta la recuperarea parțială a întârzierii. S-a acordat o atenție deosebită punerii la dispoziție în partea I a CRD a unei reprezentări exacte a principalelor observații făcute și adăugării proiectului de aviz rezultat din rezumarea tuturor opiniilor. De aceea, partea I este o*

*bază viabilă pentru obținerea de reacții privind avizul și este, probabil, un document mai ușor de citit decât cele 500 de pagini ale CRD partea II.*

## Capitolul B

### 21A.14

#### Observație/Justificare/Propunere:

Definițiile, astfel cum se precizează în acest alineat, trebuie să fie în concordanță cu definițiile care trebuie aplicate în toate celelalte părți relevante ale normelor de punere în aplicare.

Definiția ELA1 din partea M trebuie să fie în concordanță cu definiția din partea 21.

*Răspuns:* În prezentul aviz se introduce propunerea de modificare a părții M.

(c) 7. un motor cu piston

Observație: Pentru toate tipurile de motor cu piston, chiar și cele neutilizate pentru produsele ELA de la punctul 21A.14 litera (c), procesul de certificare este posibil chiar și pentru motoarele foarte complexe cu turbocompresie?

*Răspuns:* Acceptată. Punctul 21A.14 litera (c) a fost corectat în sensul acordării permisiunii doar pentru motoarele și elicele instalate pe aeronava de la punctul 21A.14 litera (c).

### 21A.47

Trebuie precizat dacă transferul TC pentru o aeronavă în cazul căreia agenția a aprobat un program de certificare este posibil în cazul în care cerințele de calificare pentru eligibilitate în conformitate cu punctul 21A.14 nu sunt îndeplinite și noul titular TC nu deține un AP la DOA sau DOA. (Vezi și 21A.116)

*Răspuns:* Atunci când agenția aprobă un program de certificare, cerințele de eligibilitate sunt îndeplinite. Acest aspect este rezolvat prin modificarea punctului 21A.14.

*Cu toate acestea, un transfer ar fi posibil doar în cazul în care persoana fizică sau juridică are capacitatea de a îndeplini obligațiile, astfel cum sunt precizate în propunerea de modificare a punctului 21A.47 (Vezi CRD 2008-06).*

## Capitolul D

### 21A.98 (a)

#### Observație/Justificare:

Acest subalineat nu este clar. Aplicabilitatea - așa cum se precizează - induce în eroare și poate duce la interpretări diferite. Citirea acestui aliniat în conexiune cu punctul 21A.14 poate încurca solicitantii.

#### Propunere:

Se recomandă folosirea subpunctelor pentru alineatul referitor la aplicabilitate.

*Răspuns:* Parțial acceptată. Alineatul este rescris pentru îmbunătățirea exprimării.

## Capitolul D

### 21A.98 (b) și (c)

#### Observație

Am dori să precizăm că utilizarea specificațiilor de certificare pentru aprobări generale, astfel cum se precizează în acest subalineat, nu este în concordanță cu regulamentul de bază 216/2010 și depășește competența EASA.

*Răspuns:* Propunerea de CS pentru reparațiile standard va cuprinde reparații și modificări specifice, nu aprobări generale. Este responsabilitatea EASA să elaboreze specificații de certificare și mijloace acceptabile de punere în conformitate pentru utilizarea în procesul de certificare. (Articolul 19 din regulamentul de bază). De aceea, pentru certificarea modificărilor standard, va fi elaborat acest nou CS.

Capitolul L

Observație/Justificare:

Acest capitol nu este acceptat deoarece creează o birocrație suplimentară pentru comunitatea aeronautică, pentru care sunt elaborate aceste cerințe.

Capitolul L va cuprinde doar domeniul de aplicare, eligibilitatea, solicitarea, eliberarea aprobării și transferul acesteia.

Capitolul nu cuprinde cerințe detaliate pentru aprobarea DOA și POA. Va exista doar o referire la capitolele F, G sau J.

Procesul de omologare nu va fi diferit de cel prezentat în acest capitol, iar aprobările pentru întreprinderile mai puțin complexe, în conformitate cu capitolul F pentru producție și DOA, vor fi posibile. Doar cerințele mai puțin restrictive decât cele din capitolele F, G sau J vor fi păstrate.

*Răspuns:* Agenția este de acord că propunerea de capitol L nu aduce modificări substanțiale cerințelor separate din DOA și POA. De asemenea, în articolul 20 alineatul (2) litera (b) subpunctul (ii) din regulamentul de bază există deja posibilitatea transferului responsabilității pentru POA către agenție. De aceea, concluzia este că propunerea de capitol L nu aduce suficiente beneficii și complică prea mult reglementările, astfel cum se spune în acest răspuns. Agenția a decis retragerea propunerii de capitol L.

21A.436 Reparații standard

Aplicabilitate: Vezi observația la 21a.98

*Răspuns:* Parțial acceptată. Alineatul este rescris pentru îmbunătățirea exprimării.

CS-23 Light:

Observație: Trebuie precizat dacă domeniul de aplicare propus și conținutul tehnic sunt în concordanță cu anexa 8 a OACI.

*Răspuns:* CS23 Light ar fi în concordanță cu anexa 8 a OACI.