

РАЗЯСНЕНИЕ

2017г

В изпълнение на чл. 33, ал. 2 от Закона за обществените поръчки и във връзка с постъпило писмено запитване от лице по документацията за обществена поръчка с предмет „Доставка на лек витлов учебно-тренировъчен самолет“, открита с решение на възложителя № 7/17.01.2018 г., предоставям следното разяснение:

Въпрос 1:

До колкото позволява собствената ми компетентност определям „Наредба №21 от 14 юни 2010 г. за условията и реда за сертифициране на летателната годност на военните въздухоплавателни средства“ като основния нормативен акт, по който следва да се оценява летателната годност на военните въздухоплавателни средства. Също така предполагам, че бъдещите учебно-тренировъчни самолети (УТС) ще бъдат регистрирани като военни В.С. Моля да отпечете в случай, че не съм прав за някое от предните две твърдения.

Отговор:

1. Оценката на летателната годност, съгласно т. 8.2.1. от техническа спецификация ТС Л 66.2522.16 ще бъде извършена по действащите нормативни актове и документи в МО и БА.

В т. 8.2.2. от ТС са посочени изискванията за оценката на съответствието с изискванията за летателна годност на продуктите по т. 2.1. (самолетите, двигателите и винтовете), а в т. 8.2.3. от ТС изискванията за доставените продукти по т. 2.1.1., както следва:

„8.2.2. Оценяване на летателната годност на доставените продукти по т. 2.1.

8.2.2.1. Изпълнителят по Договора да предостави за самолета, двигателя/ите и винта/винтовете типови сертификати, издадени/признати/одобрени от European Aviation Safety Agency (EASA) или Joint Aviation Authority (JAA) или Federal Aviation Administration (FAA) или от национални авиационни власти на страна членка на Европейския съюз и/или НАТО по едно от следните авиационни изисквания:

8.2.2.1.1. За самолета:

8.2.2.1.1.1. EASA Certification Specification CS-23 – „Certification Specification for Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes“;

8.2.2.1.1.2. Federal Aviation Regulation FAR-23 – „Airworthiness Standards: Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Airplanes“;

8.2.2.1.1.2. Joint Aviation Requirements JAR-23 „Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes“.

8.2.2.1.2. За двигателите – по приложими авиационни изисквания издадени/признати/одобри от EASA или JAA или FAA.

8.2.2.1.3. За винтовете – по приложими авиационни изисквания издадени/признати/одобри от EASA или JAA или FAA.

8.2.2.1.4. Копия от документите по т. 8.2.2.1. се предоставят на комисията по т. 8.1.1.1. от Техническата спецификация.

8.2.2.2. Доставените продукти (самолет, двигател/и и винт/винтове) по т. 2.1. да са съпроводени с индивидуален сертификат за летателна годност (където е приложимо) или документи; удостоверяващи, че продуктите са готови за пускане в експлоатация (където е приложимо). Копия от документите се предоставят на комисията по т. 8.1.1.1.

8.2.3. Оценяване на летателната годност на продуктите по т. 2.1.1.:

Доставените продукти по т. 2.1.1. да бъдат съпроводени с документи, удостоверяващи, че продуктите са готови за пускане в експлоатация (където е приложимо). Копия от документите се прилагат към Протокола по т. 8.1.3.3.“

2. В техническата спецификация ТС Л 66.2522.16 и останалите условия по процедурата няма изисквания към регистрацията на лекия витлов учебно-тренировъчен самолет до неговата доставка.

Въпрос 2:

В „Наредба № 21 чета: „Чл. 9. (1) Министерът на отбраната по предложение на директора на Института по отбрана определя нормите за летателна годност на отделните категории и видове военни ВС. Нормите за летателна годност са задължителни за всички ВС, вписани в Регистъра на военните ВС на Република България“. Предполагам, че изискването от второто изречение ще се приложи за новия УТС. Моля да отпечете в случай, че не съм прав. В същия Чл. 9. (2) гласи „Съответствието с нормите за летателна годност се включва като изискване при подготовката и изпълнението на проекти за придобиване или модернизация на военни ВС.“ Вярвам, че това е направено, но все пак моля да отпечете, в случай, че не съм прав.

Отговор:

В точка 8.2.2.1 на техническата спецификация ТС Л 66.2522.16 са посочени авиационните изисквания, съгласно които се изисква да е сертифициран учебно-тренировъчния самолет предмет на обществената поръчка. В техническата спецификация и останалите документи по процедурата не е използвано понятието „норми за летателна годност“.

Въпрос 3:

Моят професионален опит като цивилен инспектор по летателна годност и държател на лиценз за техническо обслужване на В.С. по Част 66 на Европейската Агенция по Авиационна Безопасност ми позволява да сложа знак на равенство между понятието „норми за летателна годност“ от НАРЕДБА №21 и понятието „авиационни изисквания“ използвано в техническа спецификация ТС Л 66.2522.16. Все пак моля да ме опровергавате в случай, че Вие или ръководения от Вас юридически състав имат различно мнение.

Отговор:

В техническата спецификация ТС Л 66.2522.16 е използвано само понятието „авиационните изисквания“ и в точка 8.2.2.1 са посочени, кои са те.

Въпрос 4:

Чл. 10 от НАРЕДБА №21 гласи „Норми за летателна годност на военни ВС на други държави могат да се прилагат спрямо българските военни ВС, ако са предвидени в международни актове, страна по които е Република България“. Определените като допустими в ТС Л 66.2522.16 норми за летателна годност EASA CS-23, FAA FAR-23 са разработени от цивилни органи и се използват в гражданската авиация. Тъй като според цитирания вече текст от НАРЕДБА №21 Чл.9.(1), Вие лично сте оправомощен да определяте нормите за летателна годност, моля да потвърдите или отречете, че нормите CS-23 и FAR-23 са приемливи по отношение издаване на сертификата за типа на военни учебно-тренировъчни самолети.

Отговор:

Съгласно точка 8.2.2.1 на техническата спецификация ТС Л 66.2522.16, учебно-тренировъчния самолет, предмет на обществената поръчка, трябва да е вече сертифициран поне по едно от посочените в точката авиационни изисквания.

Въпрос 5:

Техническата спецификация ТС Л 66.2522.16 определя като приемлив сертификат за типа по норми JAR-23. Тези норми се регулираха от Joint Aviation Authorities. Този цивилен междудържавен орган прекратил съществуването си през 2009 година. Моля да потвърдите или отречете, че по отношение на военни УТС е приемливо да се използват чужди норми за летателна годност без да се търси ангажимент от страна на регулиращия ги чужд орган.

Отговор:

В точка 8.2.2.1 от техническата спецификация ТС Л 66.2522.16 са посочени изискванията за Типов сертификат и от кои авиационни власти да бъде издаден:

„8.2.2.1. Изпълнителят по Договора да предостави за самолета, двигателя/ите и винта/винтовете типови сертификати, издадени/признати/одобрени от European Aviation Safety Agency (EASA) или Joint Aviation Authority (JAA) или Federal Aviation Administration (FAA) или от национални авиационни власти на страна членка на Европейския съюз и/или НАТО по едно от следните авиационни изисквания:

8.2.2.1.1. За самолета:

8.2.2.1.1.1. EASA Certification Specification CS-23 – „Certification Specification for Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes“;

8.2.2.1.1.2. Federal Aviation Regulation FAR-23 – „Airworthiness Standards: Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Airplanes“;

8.2.2.1.1.2. Joint Aviation Requirements JAR-23 „Normal, Utility, Aerobatic and Commuter Category Aeroplanes“.

8.2.2.1.2. За двигателите – по приложими авиационни изисквания издадени/признати/одобрени от EASA или JAA или FAA.

8.2.2.1.3. За винтовете – по приложими авиационни изисквания издадени/признати/одобрени от EASA или JAA или FAA.”

МИНИСТЪР НА ОТБРАНАТА
КРАСИМИР ДОНЧЕВ КАРАКАЧАНОВ

