



Stanovisko č. 01/2011

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 18. března 2011

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

A

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

„Proces ELA“ a „Standardní změny a opravy“

Shrnutí

Toto stanovisko má dopad především na odvětví všeobecného letectví a zabývá se následujícími otázkami:

Je zaváděn zjednodušený a úměrnější proces certifikace evropských lehkých letadel (European Light Aircraft, ELA). Žadatel o typové osvědčení pro letadlo ELA1 (např. letadla do 1 200 kg) může využít k prokázání své způsobilosti pro projektování certifikační program. Tím se zamezí nutnosti, aby malé společnosti absolvovaly zatěžující a časově náročný administrativní proces získání oprávnění organizace k projektování (Design Organisation Approval, DOA) a zároveň absolvovaly certifikační proces. Z této změny budou mít užitek noví žadatelé o typové osvědčení letadla ELA1.

Je zaváděna koncepce „Standardních změn a standardních oprav“. Tato nová koncepce zamezuje nutnosti absolvovat proces schvalování návrhu v případě změn a oprav, jež jsou považovány za standardní. Za tímto účelem bude součástí nových certifikačních specifikací (Certification Specification, CS) katalog standardních změn a oprav. Nová koncepce sníží administrativní zátěž a zároveň zajistí vysokou míru bezpečnosti. Z tohoto pravidla mohou mít užitek všichni vlastníci/provozovatelé malých letadel.

Podle současných pravidel je nezbytným předpokladem zastavení všech náhradních dílů do letadla formulář 1 EASA. Některé letadlové části a zařízení v letadle ELA jsou však vyráběny v sektoru, na který se nevztahuje úprava odvětví letectví. Výrobci, na které se nevztahuje úprava odvětví letectví, nemohou tyto letadlové části uvolnit do provozu s formulářem 1 EASA. V případě nových letadel to nepředstavuje problém, neboť za přejímku letadlových částí odpovídá organizace výrobce letadel oprávněná k výrobě. Náhradní díly jsou ale obvykle získávány přímo z příslušného zdroje. Za účelem splnění povinnosti související s formulářem 1 EASA tyto díly nicméně budou muset být uvolněny do provozu prostřednictvím organizací oprávněných k výrobě, u kterých nelze vždy předpokládat jejich přidanou hodnotu. Toto stanovisko zavádí pro vlastníky letadel ELA možnost přijmout určité díly, které nejsou kritické z hlediska bezpečnosti, k nainstalování bez formuláře 1 EASA. Účelem této změny je snížit regulační zátěž na úroveň úměrnou bezpečnostním rizikům.

Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu přílohy nařízení Komise (ES) č. 1702/2003¹ (dále jen „část 21“) a zejména zavést zjednodušený a úměrnější proces certifikace evropských lehkých letadel (ELA). Za účelem zachování konzistentnosti s částí 21 se rovněž navrhuje, aby Komise pozměnila nařízení Komise (ES) č. 2042/2003² a část M a část 145 příloh.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)³ v souladu s článkem 19 nařízení (ES) č. 216/2008⁴ (dále jen „základní nařízení“).

II. Konzultace

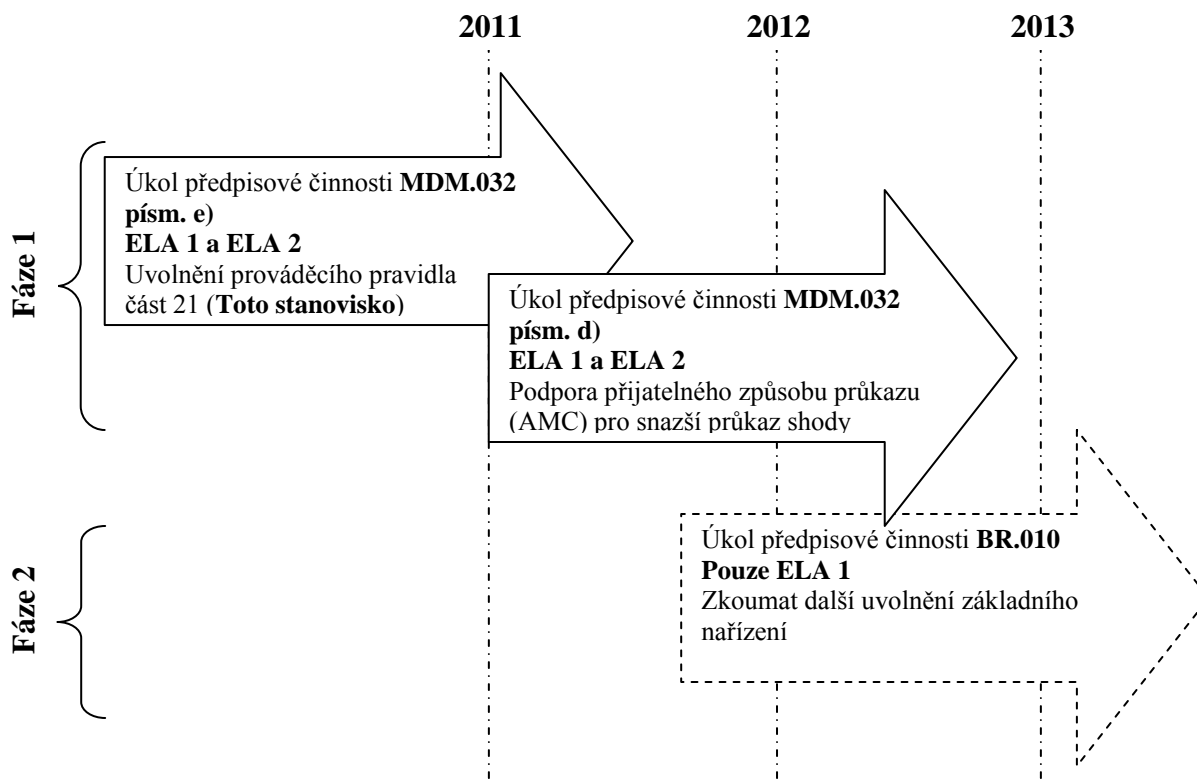
3. V minulých letech došlo v Evropě k utlumení činnosti „klasického“ rekreačního letectví a k rozvoji ultralehkého létání. Ze zpětné vazby z odvětví letectví a od provozovatelů vyplynulo, že regulační rámec uplatňovaný pro rekreační letadla se stal postupně příliš zatěžující pro povahu dotčených činností a klade značnou regulační zátěž na konstruktéry a výrobce těchto typů letadel.
4. Aby agentura tyto problémy vyřešila, stanovila úkol předpisové činnosti MDM.032. Vzhledem k tomu, že tento úkol měl širší oblast působnosti, agentura vydala v roce 2006 předběžné oznámení o navrhované změně (Advance Notice of Proposed Amendment, NPA) s cílem prodiskutovat koncepci lepší úpravy v odvětví všeobecného letectví. Zpětnou vazbu z tohoto předběžného oznámení NPA využila skupina pro plnění úkolu předpisové činnosti MDM.032 k vypracování koncepce lepší úpravy v odvětví všeobecného letectví. Tato koncepce řešila počáteční letovou způsobilost a její zachování, otázky provozu a udělování licencí v odvětví všeobecného letectví.
5. Agentura také vzala v úvahu zavedení pravidla pro lehká sportovní letadla (Light Sport Aircraft, LSA) Federálním leteckým úřadem (Federal Aviation Administration, FAA), jež klade důraz na omezení harmonizace mezi agenturou a Federálním leteckým úřadem při regulaci rekreačního letectví. Většina typů lehkých sportovních letadel ve Spojených státech je evropského původu; ta ale nemohou být v Evropské unii provozována legálně, pokud nemají vzletovou hmotnost nižší než 450 kg (a tudíž spadají do přílohy II základního nařízení) nebo pokud nebyla certifikována na normu CS-VLA (certifikační specifikace – kategorie velmi lehkých letadel) nebo na vyšší předpis.
6. Jako podmnožinu koncepce lepší úpravy odvětví všeobecného letectví skupina pro plnění úkolu předpisové činnosti MDM.032 projednala několik možností úpravy počáteční letové způsobilosti. Po zveřejnění oznámení NPA 2008-07 dne 18. dubna 2008 skupina navrhla následující kroky pro úpravu počáteční letové způsobilosti:

¹ Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s.6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1194/2009 ze dne 30. listopadu 2009 (Úř. věst. L 321, 6.12.2009, s. 5).

² Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 962/2010 ze dne 27. října 2010 (Úř. věst. L 281, 27.10. 2010, s. 78).

³ Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenských materiálů. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 (postup předpisové činnosti).

- Neprovádět žádné změny oblasti působnosti letadel uvedených v příloze II (zejména ultralehkých letadel) nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 (dále jen část 21) a ponechat tato letadla mimo oblast působnosti tohoto nařízení.
 - Vytvořit uvolněnější regulační režim na základě nového procesu pro evropská lehká letadla (ELA) a zavést koncepci standardních změn a oprav.
 - Rozdělit uvolněnější regulační režim pro kategorii ELA do dvou procesů:
 - o ELA1 pro letadla, kluzáky nebo motorové kluzáky, které nejsou klasifikovány jako složitá motorová letadla do maximální vzletové hmotnosti (MTOM) **1 200 kg**.
 - o ELA2 pro letouny, kluzáky nebo motorové kluzáky, které nejsou klasifikovány jako složitá motorová letadla do maximální vzletové hmotnosti (MTOM) **2 000 kg**.
7. Nově navrhovaný proces v oznámení NPA 2008-07 pro kategorii ELA představoval podstatně jednodušší nový proces regulace letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení. Záměrem bylo i nadále vydávat typová osvědčení pro typ jednotlivých letadel a osvědčení letové způsobilosti pro jednotlivá letadla. Z toho vyplývá, že nový proces by navázal na stávající zásady části 21.
 8. Do data uzávěrky dne 18. července 2008 agentura obdržela 843 připomínek od 79 vnitrostátních leteckých úřadů, profesních organizací a soukromých společností.
 9. Mnoho autorů připomínek vyjádřilo názor, že oznámení NPA nedosáhlo zamýšleného účelu, tj. certifikace srovnatelné s praxí ve Spojených státech (pravidlo pro lehké sportovní letouny), jejíž součástí není oprávnění organizací nebo významné zapojení Federálního leteckého úřadu. Tyto připomínky ovšem pocházely především od zúčastněných stran v rámci procesu ELA1.
 10. Agentura proto navrhla důležitou strategickou úpravu návrhů v dokumentu komentářů a odpovědí (Comment Response Document, CRD) týkajícím se oznámení NPA 2008-07. Byla navržena souběžná fáze předpisové činnosti č. 2, zatímco pro tuto kategorii letadel ELA1 bude zkoumána možnost dalšího uvolnění regulačního režimu v rámci úkolu předpisové činnosti BR.010, který je bližší pravidlům Federálního leteckého úřadu pro lehká sportovní letadla (FAA LSA). Zároveň dojde k zásadnímu posunu v návrzích obsažených v oznámení NPA 2008-07 pro kategorie ELA1 i ELA2 s cílem zavést co nejdříve zjednodušení stávajícího certifikačního procesu v rámci části 21.



11. Agentura se rozhodla rozdělit zveřejnění dokumentu CRD k oznámení NPA 2008-07, aby podala jasnější informace o tomto dvoufázovém přístupu a předložila komplexní přehled diskuzí, závěrů a výsledný text návrhu změn v části 21 za účelem zjednodušení stávajícího certifikačního procesu. Agentura je přesvědčena, že přes negativní reakce na toto rozdělení, jež jsou rovněž vyjádřeny v příloze tohoto stanoviska, zvolené řešení zlepšilo proces konzultace k této strategii a zároveň přispělo k urychlení procesu změn v části 21 navrhovaných v tomto stanovisku.
12. Dne 25. listopadu 2010 byla zveřejněna samostatná část II dokumentu CRD k oznámení NPA 2008-07 obsahující všech 843 připomínek, odpovědí a výsledný text navrhovaných nových certifikačních specifikací pro letadla ELA1 do 600 kg (CS-LSA). Tato nová norma CS-LSA by podle plánu měla být zveřejněna na začátku roku 2011 a využívá oborové normy, které se používají také v pravidlech Federálního leteckého úřadu pro lehká sportovní letadla (FAA LSA).
13. Při přípravě fáze 2 (úkol BR.010), kterou agentura navrhuje, byla v řadě členských států provedena studie týkající se stávajících systémů vnitrostátní úpravy pro ultralehká letadla a údajů souvisejících s bezpečností. Záměrem bylo zjistit, zda lze z těchto regulačních systémů, jež se používají pro kategorie letadel blízkých typově letadlům ELA1, vyvodit poučení. Výsledky této studie se použijí ke zkoumání možností v rámci úkolu BR.010.
14. Směr, který agentura zvolila při prosazování posunu v procesu změn v části 21, má tyto výhody a nevýhody:
 - Zjednodušení stávajícího certifikačního procesu pro všechna letadla ELA1 a ELA2 a zároveň zachování typového osvědčení nebo typového osvědčení pro zvláštní účely.
 - Tyto změny budou k dispozici, jakmile to tento proces předpisové činnosti umožní.

- Je zaváděna koncepce „standardních změn“ a „standardních oprav“ pro:
 - a. Letadla ELA1, ELA2;
 - b. Letadla o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 5 700 kg nebo menší, a
 - c. Rotorová letadla o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 3 175 kg nebo menší.
 - Návrh není považován za optimální řešení pro kategorii ELA1 a je třeba více času pro vypracování nového návrhu.
 - Nařízení o poplatcích a platbách, jež přijala Komise, je i nadále použitelné, přestože je zúčastněné strany považují za hlavní překážku certifikačního procesu v případě nových letadel nebo v případě změn či oprav stávajících letadel. Bylo navrženo uplatňovat systém financování založený na malém poplatku z letenek — stejný systém, který se používá ve Spojených státech. Tento systém zajistí financování systému agentury EASA bez významného navýšení ceny letenek.
15. Reakce na část I dokumentu CRD 2008-07 jsou uvedeny v příloze tohoto stanoviska a představují — z praktických důvodů — překlad nebo souhrnný přehled některých reakcí. Zpětnou vazbu poskytlo celkem sedm asociací z odvětví všeobecného letectví v kategorii ELA1, šest evropských úřadů, Federální letecký úřad a dva jednotlivci.
16. Zejména zúčastněné strany, které vyvíjejí činnost v kategorii ELA1, vyjadřují své zklamání z podoby stávajícího návrhu. Podle jejich názoru nezajistí potřebné uvolnění předpisů pro jejich odvětví, a navíc vypracování této změny trvalo příliš dlouho. Agentura již v dokumentu CRD vyjádřila názor, že je zjevné, že navrhované změny v části 21 nelze brát jako konečné řešení. Bylo proto navrženo následné opatření s cílem přezkoumat možnosti, v souvislosti s nimiž by bylo třeba provést změny základního nařízení. Tato problematika ale nespadá do návrhu v tomto stanovisku.
17. Z reakcí na část I dokumentu CRD vyplývá, že autoři připomínek se nedomnívají, že společné oprávnění k projekci a výrobě, tak jak je navrhováno v nové hlavě L části 21, bude přínosem, který předpokládá odvětví letectví. Navrhovaná hlava L je považována za příliš složitou. Z dlouhodobého hlediska by mohla vést k nekonzistentnosti se stávajícími hlavami v části 21 pro oprávnění organizace k projektování (Design Organisation Approval, DOA) a oprávnění organizace k výrobě (Production Organisation Approval, POA). Předpokládá se, že přispěje také ke zvýšení byrokracie. Agentura tyto reakce posoudila a dospěla k závěru, že nová hlava L, která se vztahuje pouze na letadla spadající pod kritéria kategorií ELA1 a ELA2, neúměrně komplikuje část 21 a pro dotčené organizace představuje minimální či nulový přínos. Je také zjevné, že návrh společného oprávnění organizace k projektování a k výrobě závisí na uplatňování čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení ze strany příslušného členského státu. Pouze v případě, že určitý členský stát požádá, aby agentura převzala odpovědnost za konkrétní oprávnění organizace k výrobě v tomto členském státě, mohlo by být vydáno společné oprávnění. Ve skutečnosti je vzhledem k existenci čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení společné oprávnění k projektování a k výrobě možné již v rámci současných prováděcích pravidel. Pokud členský stát souhlasí s tím, že toto ustanovení použije, agentura spojí dohled nad oprávněním POA a oprávněním DOA a nakonec vydá jedno společné oprávnění. Navrhovaná hlava L proto byla stažena.

III. Obsah stanoviska agentury

18. Toto stanovisko zohledňuje maximální možné množství návrhů předložených zúčastněnými stranami a úřady, které se zapojily do procesu konzultace a reagovaly na část I dokumentu CRD k oznámení NPA 2008-07. Pozměňovací návrhy k navrhované změně nařízení (ES)

č. 1702/2003 a přílohy I (část 21) z části I dokumentu CRD 2008-07 jsou uvedeny níže pro každý příslušný odstavec. Redakční úpravy nejsou výslovně uvedeny.

19. **1702/2003**

Článek 1 obsahuje úvodní informaci o definování kategorií ELA1 a ELA2 za účelem zlepšení srozumitelnosti požadavků v části 21.

20. **Část 21**

21A.14 Prokazování způsobilosti

Ve výsledném textu části 21 v části I dokumentu CRD 2008-07 došlo k nesprávné změně bodu 21A.14 písm. c) obdobným způsobem jako v bodě 21A.14 písm. b) ve vztahu k motorům a vrtulím. Tento bod by měl umožňovat pouze certifikační program pro motory a vrtule nainstalované v letadle uvedeném v tomto bodu. Body 21A.14 písm. b) a c) byly opraveny a zjednodušeny za použití definice pro kategorie ELA1 a ELA2 uvedené v článku 1.

21A.35 Letové zkoušky

Letadla ELA1 a ELA2 jsou uvedena pod písmenem b) v souladu s výsledným textem v části I dokumentu CRD 2008-07.

21A.90A Oblast působnosti

Tento bod byl přečíslován a do oblasti působnosti této hlavy byly doplněny standardní změny.

21A.90B Standardní změny

Tento požadavek byl přepracován a přečíslován (v části I dokumentu CRD 2008-07, viz bod 21A.98) za účelem jasného oddělení procesu schvalování změn od standardních změn, které proces schvalování nevyžadují. Text byl také zjednodušen za použití definic pro kategorie ELA1 a ELA2 zavedených v článku 1.

21A.112B Prokazování způsobilosti

Odkaz na nový bod 21A.14 písm. c) je uveden v souladu s výsledným textem v části I dokumentu CRD 2008-07.

21A.116 Přenosnost

Tento požadavek byl pozměněn pro letadla ELA1 v souladu s výsledným textem části I CRD 2008-07.

21A.307 Uvolňování letadlových částí a zařízení k zástavbě

Součástí výsledného textu v části I dokumentu CRD 2008-06 bylo nesprávně uvedeno písmeno c), které obsahovalo ustanovení, jež figurovalo již pod písmenem b). Toto písmeno proto bude vypuštěno.

Tento požadavek byl přepracován za použití definic kategorie ELA1 a ELA2 zavedených v článku 1. Doplněn byl také požadavek konkrétního označování letadlových dílů, za jejichž výrobu odpovídá vlastník.

HLAVA L – Společné oprávnění organizací odpovědných za projektování a výrobu letadel definovaných v bodě 21A.14 písm. b) a c)

Návrh této nové hlavy byl stažen.

21A.431A Oblast působnosti

Tento bod zůstal v dokumentu CRD 2008-07 nezměněn, ale nyní byl přečíslován a do oblasti působnosti této hlavy byly doplněny standardní opravy.

21A.431B Standardní opravy

Tento požadavek byl přepracován a přečíslován (v části I dokumentu CRD 2008-07, viz bod 21A.436) za účelem jasně oddělení procesu schvalování změn od standardních změn, které tento proces schvalování nevyžadují. Text byl také zjednodušen za použití definic pro kategorie ELA1 a ELA2 zavedených v článku 1.

21A.432B Prokazování způsobilosti

Tento požadavek byl pozměněn tak, aby zahrnoval možnost využívat certifikační program prokazování způsobilosti pro letadla ELA1 v souladu s výsledným textem v části I dokumentu CRD 2008-07.

21A.439 Výroba částí pro opravy

Tento požadavek byl původně změněn s cílem zahrnout do něj novou hlavu L. Ta byla stažena a proto v tomto bodě nebyly provedeny žádné změny.

21A.441 Provedení opravy

Tento požadavek byl původně změněn s cílem zahrnout do něj novou hlavu L. Ta byla stažena. Znění „organizace oprávněné k údržbě“ byla nahrazena odkazem na část M a část 145, aby byla odstraněna nežádoucí omezení části M a části 145.

HLAVA P a HLAVA Q

Změny navrhované pro odstavce těchto hlav byly staženy současně se stažením hlavy L.

ODDÍL B

Změny navrhované pro odstavce těchto hlav byly staženy současně se stažením hlavy L.

21. Kromě změny bodu M.A.501 písm. a) začleněné do nařízení (ES) č. 1056/2008 jsou navrhovány změny nařízení Komise (ES) č. **2042/2003** za účelem zajištění konzistentnosti s nařízením č. 1702/2003. Tyto změny zohledňují novou definici kategorie ELA1, novou kategorii letadlových částí uvedenou v bodě 21A.307 písm. b) a zavedení standardních změn a standardních oprav.

Čl. 2 písm. k) byl pozměněn, aby byla definice kategorie ELA1 uvedena do souladu s novou definicí navrhovanou pro nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 v tomto stanovisku. Tyto změny umožní plně využít možností, jež v současné době nabízí část 21.

22. Část M**M.A.302 Program údržby letadla**

Písmeno d) bylo pozměněno s cílem zajistit, aby byly v programu údržby zohledněny instrukce pro zachování letové způsobilosti, které jsou součástí certifikačních specifikací pro standardní změny a opravy.

M.A.304 Údaje pro modifikace a opravy

Tento bod byl pozměněn s cílem začlenit do něj certifikační specifikace, které má agentura vydat pro standardní změny a standardní opravy.

M.A.502 Údržba letadlových celků

Tento bod byl pozměněn s cílem stanovit podmínky, za kterých mají být udržovány letadlové celky uvedené v bodě 21A.307 písm. b) a vyjasnit, že tyto letadlové celky nejsou způsobilé pro vydání formuláře 1 EASA po údržbě.

M.A. 613 Osvědčení o uvolnění do provozu letadlového celku

Tento bod byl pozměněn s cílem vyjasnit, že letadlové části uvedené v bodě 21A.307 písm. b) nejsou způsobilé pro vydání formuláře 1 EASA po údržbě.

M.A.614 Záznamy údržby

Písmeno d) bylo pozměněno, aby byla zajištěna jeho slučitelnost s údaji, jež se používají pro standardní změny a standardní opravy, které se neřídí schvalovacím procesem v části 21.

M.A.710 Kontrola letové způsobilosti

Znění písm. a) odst. 6) bylo pozměněno s cílem zajistit soulad s koncepcí standardních změn a standardních oprav.

M.A.802 Osvědčení o uvolnění do provozu letadlového celku

Tento bod byl pozměněn s cílem vyjasnit, že letadlové části uvedené v bodě 21A.307 písm. b) nejsou způsobilé pro vydání formuláře 1 EASA po údržbě.

M.A.902 Platnost osvědčení kontroly letové způsobilosti

Znění písm. b) odst. 5) bylo pozměněno s cílem zajistit soulad s koncepcí standardních změn a standardních oprav.

23. Část 145

145.A.42 Přejímka letadlových celků

Písmeno a) bylo pozměněno s cílem začlenit do něj letadlové celky uvedené v bodě 21A.307 písm. c) a podmínky, ze kterých tyto letadlové celky mohou být zastavěny.

145.A.50 Osvědčování údržby

Tento bod byl pozměněn s cílem vyjasnit, že letadlové části uvedené v bodě 21A.307 písm. b) nejsou způsobilé pro vydání formuláře 1 EASA po údržbě.

145.A.55 Záznamy o údržbě

Písmeno b) bylo pozměněno, aby byla zajištěna jeho slučitelnost s údaji, jež se používají pro standardní změny a standardní opravy.

145.A.65 Politika bezpečnosti a jakosti, postupy údržby a systém jakosti

Znění písmene b) bylo pozměněno s cílem zajistit soulad s koncepcí standardních změn a standardních oprav.

V Kolíně nad Rýnem dne 18. března 2011

P. GOUDOU
výkonný ředitel

PŘÍLOHA: Reakce na dokument CRD 2008-07

(1) Jedna soukromá osoba předložila tyto připomínky:

- Vyjadřuje politování nad tím, že původní „koncepce lepší úpravy“ vyústila pouze v úpravy současných pravidel části 21. Tyto návrhy mají svůj význam, ale odvětví všeobecného letectví nezachrání. V reakci se uvádí, že méně byrokratický vnitrostátní systém typu „deutsche Luftrecht“ nebo rozšíření přílohy II na letadla o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 2 000 kg by přispěly k lepší úpravě pro odvětví všeobecného letectví.

Odpoověď: Agentura již vyjádřila v dokumentu CRD názor, že je zjevné, že navrhované změny v části 21 nelze považovat za konečné řešení. Budou proto přijata následná opatření s cílem přezkoumat možnosti, v souvislosti s nimiž by bylo třeba provést změny základního nařízení. Tyto změny by mohly být orientovány směrem uvedeným v reakci. Změna na úrovni základního nařízení si pravděpodobně vyžádá určitý čas.

- Současná koncepce samostatných pravidel pro projektování, výrobu, licence, údržbu a provoz není považována za vhodnou pro odvětví všeobecného letectví. Činí pravidla nesrozumitelnými a příliš rozsáhlými pro lidi a organizace vyvíjející činnost v odvětví všeobecného letectví. Proč není možné vypracovat návrh specializovaných pravidel pro odvětví všeobecného letectví, když je na druhé straně možné zavádět nové technické normy pro konkrétní kategorie hmotnosti letadel?

Odpoověď: Důsledkem navrhované změny v rámci současného základního nařízení je závěr, že zásady se nemohou měnit. Z tohoto důvodu jsou zachována samostatná pravidla pro projektování a výrobu.

- **Nařízení o poplatcích a platbách** je stále použitelné a tyto poplatky a platby jsou pro organizace v odvětví všeobecného letectví příliš vysoké. Bylo navrženo uplatňovat systém financování založený na malém poplatku z letenek — stejný systém, který se používá ve Spojených státech. Tento systém zajistí financování systému agentury EASA bez významného navýšení ceny letenek.

Odpoověď: Agentura předá návrh Komisi k posouzení.

- **Prokazování způsobilosti pro projektování.** Zavedení „certifikačního programu“ považujeme za zlepšení za předpokladu, že bude omezen na minimum. Systém alternativních postupů oprávnění organizace k projektování (Alternative Procedures for Design Organisation Approval, AP-DOA) byl zpočátku také poměrně málo zatížen byrokracií, je ale někdy prováděn takovým způsobem, že se stává nevhodným pro malé projekty. Navrhuje se také vytvořit oprávnění fyzické osoby k projektování místo současného oprávnění organizace k projektování.

Odpoověď: Agentura uznává problém, že současný stav provádění požadavků v procesu získání oprávnění organizace by mohl být příliš náročný pro organizace v odvětví všeobecného letectví. Agentura proto navrhuje v dokumentu CRD 2008-07 vypracovat přijatelné způsoby průkazu (Acceptable Means of Compliance, AMC) pro oprávnění DOA, jež by usnadňovaly prokazování vyhovění požadavkům. Výhodou by bylo to, že oprávněným projekčním organizacím by byla přiznána práva v plném rozsahu. O návrhu „oprávnění fyzické osoby k projektování“ se v této fázi neuvažovalo, neboť agentura EASA zaujímá přístup počítající pouze s oprávněními organizací.

- **Letadlové části, u kterých není vyžadován formulář 1 EASA.** To považujeme za vývoj správným směrem.

Otázka: Proč je vyžadován souhlas se zastavením schváleného zařízení, když to zahrnuje rovněž instrukce k zástavbě? Proces schvalování zástavby a náklady s ním spojené brání zavedení

moderního zařízení, jakým je například FLARM, které by mohlo zlepšit bezpečnost. Kolik nehod má dnes technické příčiny?

Odověď: Agentura děkuje autorovi připomínek za jeho podporu návrhu. Podporujeme postup, který počítá s tím, že by pro odvětví všeobecného letectví mělo být zavádění „standardních změn“ snazší. To je také důvodem, proč je tento požadavek součástí návrhu (viz následující odstavec). Agentura souhlasí s tím, že většina nehod v odvětví všeobecného letectví souvisí s provozními příčinami.

• **Standardní změny a opravy.** V zásadě tento směr vývoje podporujeme. Způsob provedení ale zřejmě vede k byrokratickému řešení. Poradní oběžník Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 43-13 je pragmatický dokument a potřebu nových certifikačních specifikací (Certification Specifications, CS) nepodporujeme.

Odověď: Agentura navrhuje zavedení nových CS, které by se vztahovaly na standardní změny a opravy s obsahem využívajícím údaje z poradního oběžníku Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 43-13. Právní stav ale neodpovídá poradnímu oběžníku Federálního leteckého úřadu, neboť CS budou obsahovat podrobný výčet oprav a změn, u kterých není vyžadován schvalovací proces. Proces vypracování a vydání těchto CS se může jevit jako byrokratický; umožňuje ale agentuře zveřejňovat schválené návrhy spadající do její pravomoci, jež lze realizovat, aniž je třeba schvalovat každou jednotlivou standardní opravu nebo změnu.

(2) Britská asociace bezmotorového létání (The British Gliding Association) a Evropská federace bezmotorového létání (European Gliding Association) reagovaly shodně:

Standardní změny a opravy. V části 21 i v podobě pozměněné pro lehká sportovní letadla je vyjádřen zjednodušující právní názor, že VEŠKERÉ provedené změny letadla, jakkoli malé, mají dopad na typovou předpisovou certifikační základnu, která je východiskem pro prokázání letecké způsobilosti letadla. Pro provedení sportovního vybavení se používá úplný proces, včetně oprávnění DOA, což je nákladné a nevhodné vzhledem ke zcela minimálním bezpečnostním dopadům. Opatření nabízené v oznámení NPA prostřednictvím navrhovaných CS – Standardní opravy a změny je velice vítané, ale mělo by se o něm uvažovat společně s jinými opatřeními: například:

- o Předefinování v rámci ELA, které umožní, aby určitá omezená kategorie modifikací byla provedena podle uvážení vlastníka, subjektu provádějícího údržbu, místní asociace nebo vnitrostátního leteckého úřadu (National Aviation Authority, NAA).
- o Větší míra svobody v rámci části 21 – především prostřednictvím poradenských materiálů k přijatelným způsobům průkazu (AMC).
- o Poskytování dalších, vhodnějších poradenských materiálů vnitrostátním leteckým úřadům prostřednictvím pravidel „MB“ v části 21.
- o Minimalistická varianta nového postupu udělování oprávnění DOA s cílem přizpůsobit tyto změny hospodárným a úměrným způsobem.
- o Uznání faktu, že tato činnost je ve skutečnosti vhodnější pro „zachování letové způsobilosti“ podle části M a že v těchto případech by bylo možné považovat využívání práv příslušné organizace podle části M za přijatelné.
- o Přijetí současných poradenských materiálů vcelku do nových norem CS – Standardní opravy a změny

Hlavní obavy přetrvávají ve vztahu ke změnám nejmenšího rozsahu, které jsou spojeny s modifikací. V současné době jsou nutné menší modifikace i pro přemístění přístroje na palubní

desce. Skutečné vymezení úrovně, na níž je „revidovaná zástavba“ dostatečným opodstatněným statutem „drobnějších“ modifikací, bude muset být ještě prodiskutováno.

Odpoověď: Agentura uznává, že navrhovaná změna části 21 a zavedení nových CS pro standardní změny a opravy mají svá omezení, protože se přidržují zásady schvalování všech změn. To ovšem vyplývá ze současného základního nařízení. Agentura navrhuje fázi 2 pro „lepší úpravu odvětví všeobecného letectví“ realizovanou prostřednictvím úkolu BR.010, která má přezkoumat možnosti navržené autorem připomínky. Na druhé straně jsou navrhovaná změna části 21 a zavedení mechanismu standardních změn a oprav nástroje, které by v rámci změn, u nichž je vyžadován souhlas, měly podporovat společné a standardizované zavádění změn v procesu představujícím menší zátěž.

Prokazování způsobilosti pro schválení (oprávnění DOA, POA a oprávnění DOA/POA).

Regulační rozdělení kategorií na projektování, počáteční letovou způsobilost, zachování letové způsobilosti, opravy a údržbu mělo v praxi za následek velký počet schvalování, což je sice vhodné pro velká letadla a podniky, ale na druhé straně zcela nevhodné pro asociace, malé a střední podniky a „domácká“ odvětví sportovního letectví a všeobecného letectví. Oznámení NPA navrhuje následující opatření, která nevyhovují základní potřebě zjednodušení a místo toho uplatňují postup vícenásobného schvalování.

Uzpůsobený certifikační program – Konstrukteři v rámci tohoto programu zřejmě mají možnost nejprve předložit návrh a jsou nuceni doufat, že oprávnění získají zpětně, jakmile proces dostatečně pokročí a návrh je ověřen. Zdá se, že tato pružnost mění pouze pořadí, ve kterém jsou podány žádosti o schválení, aniž to má dopad na celkové pracovní zatížení. Litujeme, že nebyla zachována „alternativní koncepce“ změn typového osvědčení.

Prokazování způsobilosti pro výrobu. Dokument CRD nabízí řešení na všeobecné úrovni týkající se „zjednodušení“ procesu, aniž by přispěl ke zjednodušení konkrétních jednotlivostí.

Odpoověď: Neexistují žádná zjednodušení pravidla pro oprávnění POA, agentura ale vypracuje přijatelný způsob průkazu (AMC) pro snazší prokazování vyhovění požadavkům na kategorie ELA 1 a ELA 2.

Společné oprávnění DOA/POA. Toto je nejslibnější ze všech těchto opatření k „Prokazování způsobilosti“. Jeho pozitivní přínos se ale velice snadno vytratí, pokud nastane situace, kdy vnitrostátní letecký úřad (NAA) s agenturou EASA nespolupracuje. Jak budou přizpůsobeny úlohy vnitrostátního leteckého úřadu (NAA) a agentury EASA v rámci „zjednodušeného“ procesu?

Je třeba připomenout, že mnoho evropských společností vyrábějících kluzáky, kterým byla v minulosti udělena plná vnitrostátní oprávnění, od té doby nezískalo oprávnění v rámci části 21, pravděpodobně v souvislosti s kategoriemi složitosti a nákladů v systému části 21. Dá se očekávat, že jedna z výše uvedených možností nebo více těchto možností by jim umožnila „zrychlit“ proces schvalování? Z hlediska této sportovní asociace považujeme proces společného oprávnění DOA/POA za nejschůdnější variantu.

Odpoověď: Účelem tohoto certifikačního programu je umožnit vydání typového osvědčení, aniž by bylo požadováno oprávnění DOA nebo oprávnění AP-DOA pro kategorii ELA1. Agentura uznává, že zprvu by tím byl zjednodušen pouze proces vydávání počátečního typového osvědčení a nebyla by přiznána příslušná práva spojená s oprávněním DOA, která by omezila zátěž v souvislosti se zachováním podpory pro typové osvědčení. Proto agentura vypracovává zjednodušený postup přijatelného způsobu průkazu (AMC) za účelem získání oprávnění DOA.

Poznámka: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě by měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem

a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

Letadlové části bez formuláře 1 EASA. Návrh snížit rozsah letadlových částí, u kterých není vyžadován formulář 1 EASA pro uvolnění do provozu, obsažený v dokumentu CRD, není přiměřeně odůvodněný. Deklarovaná potřeba navrhnout právní úpravu, která by měla styčné body s odvětvím obchodního letectví, nemá logické ani racionální podstatnění.

Vytvoření vhodných náhradních dílů pro systémy draku letadla a místních podpůrných struktur ze surovin získaných z náležitých zdrojů je také více než dostatečně kontrolováno kvalifikovanými údržbáři letadel podle části M a odpovědnými úředníky úřadů pro civilní letectví. Vhodné vedení záznamů formou technologických postupů a deníků údržby, pokud jde o původ zařízení schváleného pro obchodní použití a vytvoření menších letadlových částí draku letadla v souladu s doporučeními výrobců, jsou již zavedena podle části M a jsou zcela dostačující pro bezpečnostní potřeby v tomto odvětví, či dokonce ve výjimečných případech k vrácení letadla do obchodního provozu.

Vytvoření pravidla, které by bylo úměrné pro odvětví sportovního letectví / všeobecného letectví, zcela závisí na důsledném provádění tohoto poradenského materiálu a rozsahu použitelnosti těchto svobod.

Odověď: Návrh na letadlové části bez formuláře 1 EASA jde nad rámec částí vyráběných k údržbě. Oblast působnosti je otevřená pro všechny letadlové části, kromě letadlových částí a zařízení s omezenou provozní lhůtou, letadlových částí základní konstrukce a letadlových částí, které tvoří řídicí systémy letu. Tato omezení oblasti působnosti jsou zaváděna za účelem kontroly bezpečnostních rizik a tudíž k umožnění používání v obchodním provozu.

Kvalifikované subjekty (Qualified Entities, QE). Začlenění možností plnit úlohu kvalifikovaných subjektů pro malé a střední podniky a asociace sportovního letectví je důležitým krokem, který má potenciál snížit administrativní režijní náklady, a jako takové je vítáno. Vzniká obava, že složitost v oblasti regulačních opatření a případná nedostatečná angažovanost na úrovni správní rady agentury by mohly zastínit přínos uplatňování kvalifikovaných subjektů, které jsou jinak nanejvýš užitečné pro hnutí sportovního letectví i všeobecného letectví v obecné rovině i v konkrétní rovině pro žadatele o osvědčení. Kvalifikovaným subjektům by měla být dána možnost požívat maximální svobody ve vztahu k úlohám, jež si zvolí, a měly by být povinny komunikovat pouze s jedním protějškem na straně úřadů. Obchodní rentabilitu činnosti kvalifikovaných subjektů je třeba pečlivě posoudit.

Odověď: Uznáváme nejistotu ve vztahu k procesu kvalifikovaných subjektů, která vzniká z hlediska agentury, a proto navrhuje zjednodušený přijatelný způsob průkazu (AMC) pro současnou regulační strukturu oprávnění DOA.

Budoucí požadavky úřadů část AR GEN.205 (Všeobecné požadavky) (Viz dokument CRD k oznámení NPA 2008-22 písm. b) a 2009-02 písm. d) zveřejněný 4. října 2010) by definovaly, jak mohou příslušné úřady využívat kvalifikované subjekty. Tento postup by se stal použitelným pro oprávnění POA, jakmile budou použitelné předpisy z části 21 převedeny do části AR. Vydání stanoviska k této věci se očekává v roce 2013. (Viz úkol předpisové činnosti MDM.060)

(3) CAA NL (Příslušný letecký úřad Nizozemsko):

(Strana 6, bod 1) Úřad vyjadřuje pochybnost, zda návrh na omezení letadel prostřednictvím provozních pravidel upravujících omezení obsažená v typovém osvědčení – záznamovém listu (TCDS) je proveditelný, aniž by vznikla rozsáhlá nevyřízená agenda pozměňování TCDS letadel certifikovaných podle původních národních předpisů před vznikem agentury EASA. V řadě TCDS nebudou uvedena konkrétní omezení použitelnosti z předpisu letové způsobilosti.

Odpoověď: Agentura je přesvědčena, že se zde jedná o neporozumění záměru vyjádřenému v dokumentu CRD. Vzhledem k tomu, že se předpokládalo, že otázka typového osvědčení motoru a vrtule bude považována za příliš omezující, skupina navrhla jako způsob řešení tohoto problému uplatnění typového osvědčení pro zvláštní účely (Restricted Type Certificate, RTC). V té době byly vyjádřeny obavy, že typové osvědčení pro zvláštní účely by mohlo omezit provozní použití na neobchodní provoz. Návrh provozních pravidel počítá s tím, že letadla vyžadují osvědčení letové způsobilosti či osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely a nekladou žádná druhová omezení na provoz, kromě těch, která jsou uvedena v příloze k typovému osvědčení. Uplatňování typového osvědčení pro zvláštní účely by proto nemělo žádné důsledky. O modifikaci stávajících TCDS se zpětnou platností se neuvažuje.

CS-VLA (kategorie velmi lehkých letadel) Navrhujeme pozměnit normu CS-VLA na 900 kg v souladu s normou CS-22.

Odpoověď: Tato připomínka bude posuzována při řešení konkrétního úkolu předpisové činnosti VLA.008.

(Strana 11) Nepodporujeme postup, který počítá s tím, že by redukovaný a zjednodušený proces certifikace „amatérsky“ vyrobených náhradních dílů byl přijatelný pro letadla používaná pro obchodní leteckou dopravu (Commercial Air Transport, CAT).

Odpoověď: Agentura i nadále zastává názor, že je zachována přiměřená míra bezpečnosti vzhledem ke skutečnosti, že tyto letadlové části nepředstavují základní konstrukci, systémy pro řízení letu ani letadlové části s omezenou provozní lhůtou.

(Strana 14 nahoře) Není jasné, jak by mohla agentura EASA jednat jako „zástupce státu projekce“ pro letadla projektovaná ve Spojených státech bez formálního převedení typového osvědčení a odpovědnosti za jejich konstrukci z hlediska norem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Odpoověď: Agentura musí dále zkoumat otázku „státu projekce“, neboť oblast působnosti normy US-LSA (Spojené státy – kategorie lehkých sportovních letadel) je do 600/650 kg, a tato typová osvědčení pro zvláštní účely by tudíž nevyhovovala kritériím ICAO, neboť spodní limit v příloze 8 části 5 činí 750 kg a příloha 8 ICAO se týká pouze typových osvědčení.

CAA-Nizozemsko má tyto připomínky k výslednému znění části 21:

21A.98 Standardní změny V té podobě, v níž je písmeno a) formulováno nyní, kluzáky a motorové kluzáky o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) > 2 000 kg nemohou využívat standardní změny, zatímco letadla v kategorii CS-23 je mohou využívat až do maximální vzletové hmotnosti (MTOM) < 5 700 kg. Zdá se logické, že tato možnost nebude uplatňována pro všechny kluzáky a motorové kluzáky do 5,7 tun.

Navrhovaný text:

Použitelnost: Tento odstavec se použije pouze na letadla o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) do 5 700 kg, rotorová letadla o maximální vzletové hmotnosti do 3 175 kg, kluzáky a motorové kluzáky o maximální vzletové hmotnosti do 5 700 kg a balóny a vzducholodě definované v bodě 21A.14 písm. b) nebo 21A.14 písm. c).

Odpoověď: Agentura nepředpokládá, že by byly uplatňovány standardní změny v případě kluzáků a motorových kluzáků, jejichž konstrukce se výrazně vymyká současným konstrukcím kluzáků.

21A.307 Uvolňování letadlových částí a zařízení k zástavbě

Navrhovaná změna rozsahu letadlových částí bez formuláře 1 EASA není promítnuta do výsledného textu bodu 21A.307 písm. b) a písm. c).

Odpoověď: Připomínka se přijímá. Písmeno c) bylo ponecháno ve výsledném textu omylem a bude vypuštěno.

21A.353 Předpoklady

Věty v písm. b) odst. 5 a písm. b) odst. 6 nejsou jasné.

Navrhovaný text:

písm. b) Pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě žadatel musí být držitelem nebo musel požádat o:

odst. 5. pro vymezený rozsah práce, je oprávnění podle této hlavy vhodné pro účely průkazu shody s konkrétní konstrukcí. Vypustit odst. 6.

Odpoověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.359 Systém zabezpečení projekce

písm. a) Systém zabezpečení projekce by měl být **zdokumentovaným** systémem. Doplňte slovo „zdokumentovaný“ před systémem zabezpečení projekce v první větě.

písm. a) odst. 2. Odpovědnosti, které mají být plněny, by měly být v souladu s ustanoveními této **části** stejně tak, jako by měly být plněny odpovědnosti držitele oprávnění organizace k projektování, bod 21A.3 atd. Výraz hlava nahradte výrazem část.

písm. b) Měl by zde být zahrnut text týkající se vydání prohlášení o vyhovění požadavkům agentuře, neboť je formulován v bodě 21A.239 písm. b). Toto prohlášení je požadováno v bodě 21A.381 písm. b) a v bodě 21A.385 písm. d).

Odpoověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.361 Systém jakosti výroby

písm. a) Systém jakosti by měl být zdokumentovaným systémem. Doplňte výraz „zdokumentovaný“ před výrazem systém zabezpečení jakosti v první větě.

písm. b) bod (ix) Toto písmeno lze vypustit, neboť oprávněná organizace je žadatelem o oprávnění organizace k projektování, nebo jeho držitelem;

písm. b) poslední věta: Zde se pouze odkazuje na letadlové celky s omezenými provozními lhůtami, v jejichž případě je v bodě 21A.307 také uplatňován speciální přístup k letadlovým částem základní konstrukce nebo letadlovým částem tvořícím systémy řízení letu, jež jsou obvykle definovány jako kritické části.

Odpoověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.363 Výklad

Ve vztahu ke všem odstavcům: Za účelem dosažení konzistentnosti a jasnosti uveďte odkazy na příslušné odstavce bodu 21A.365 stejně jako v bodě 21A.143.

písm. (a) odst. 11. Popis kontroly organizace a systému **jakosti** a souvisejících postupů. Doplňte výraz „jakost“: Jak je uvedeno v odstavci 4 na straně 8 tohoto dokumentu, navrhované uvolnění části procesu schvalování v souvislosti s výrobou nebylo zachováno a také v bodě 21A.361 je požadován systém jakosti.

Odověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.365 Požadavky pro vydání oprávnění

písm. c) odst. 2. Změňte výraz hlava na výraz část, neboť organizace by měla i nadále vyhovět všem požadavkům v části 21.

Odověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.367 Změny oprávněné organizace

písm. a) Po vydání oprávnění organizace, každá změna organizace, zejména změny zabezpečení projekce nebo kontrola organizace a systémy **jakosti**. Doplňte výraz „a jakost“, důvod pro tuto změnu viz bod 21A.363 písm. b) odst. 11.

Doplňte text bodu 21A.147 písm. b) vzhledem k tomu, že příslušný úřad (CA) nebo agentura by si mohly přát využít této možnosti v průběhu změn organizace.

Odověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.381 Práva spojená s projektováním

Věty v písm. c) odst. 4 a odst. 5 nejsou jasné.

písm. c) odst. 6 není v souladu s bodem 21A.710 písm. a). Text by měl být pozměněn v souladu s bodem 21A.263 písm. c) odst. 6 a odst.7.

písm. d) Tuto část lze vypustit, neboť je upravena v bodě 21A.47.

Odověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.383 Práva spojená s výrobou

písm. c) Odkaz na bod 21A.307 by měl být vypuštěn jako v bodě 21A.163 písm. c).

písm. e) To by mělo zahrnovat také právo vydávat povolení k letu (Permit to Fly, PtF). Znění by měl být pozměněno v souladu s bodem 21A.163 písm. e). Tím je vyvolána také změna bodu 21A.711, jehož součástí by měl být odkaz na tento bod.

Odpoověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.385 Povinnosti držitele

písm. j) odst. 1 Změňte prosím začátek takto: „Systém podle písm. i) by měl zahrnovat všechny případy, kdy..... Vzhledem k tomu, že dotčená organizace je držitelem oprávnění organizace k projektování i výrobní organizací, jedná se o interní záležitost.

písm. j) odst. 2 od pasáže „Kdy držitel společného.....“ nelze použít následující formulaci, a tudíž text použitý v případě tohoto oprávnění odpovídá výhradně kritériím pro organizace, které jsou držiteli oprávnění organizace k projektování, nebo o toto oprávnění zažádaly. Tento text prosím vypusťte.

písm. k) ustanovení pod tímto písmenem prosím vypusťte, nelze je použít.

písm. n) odkaz na bod 21A383 písm. f) není správný, písmeno f) neexistuje.

písm. o) doplňte prosím text současného bodu 21A165 písm. k). Je to nezbytný předpoklad vydání povolení k letu (PtF).

Odpoověď: Agentura na základě reakcí na dokument CRD a reakcí na toto stanovisko v rámci interní konzultace dospěla k závěru, že by nová hlava L pro společné oprávnění organizace k projektování a k výrobě měla být stažena. Byl vyvozen závěr, že by nebyla přínosem a zároveň že možnost vydání těchto oprávnění agenturou již existuje, bude-li uplatňován čl. 20 odst. 2 písm. b) bod ii) základního nařízení.

21A.436 Standardní opravy

Viz připomínku v bodě 21A.98.

Odpoověď: Připomínka se nepřijímá. Viz odpověď na bod 21A.98.

21A.711 písm.b) a písm. c)

Měl by zde být uveden odkaz na bod 21A.381 a bod 21A.385.

Odpoověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

(4) DGAC (Generální ředitelství civilního letectví) Francie

V úvodu celého procesu DGAC Francie projekt ELA důrazně podporovalo. DGAC Francie je velice spokojeno s tím, že se seznámilo s částí I dokumentu CRD 2008-07, a podporuje návrhy agentury EASA.

ELA očekává celá obec v odvětví všeobecného letectví. Vzhledem k tomu, že některé programy ELA již byly zahájeny, jsou pravidlo, certifikační postup a přijatelný způsob průkazu (AMC) potřebné co nejdříve, aby se zajistila proveditelnost těchto programů a standardizace v rámci Evropy.

Odpoověď: Agentura děkuje DGAC Francie za jeho podporu. Seznam činností, jež je třeba uzavřít, poskytnutý DGAC Francie, bude použit k organizování následných opatření navazujících na úkoly předpisové činnosti MDM.032 a BR.010.

Na straně 5/28 je uvedeno, že držitel typového osvědčení (Type Certificate Holder, TCH) musí požádat o režim ELA. Chápeme koncepci nových výrobků. Možnost uplatnit pravidlo ELA by však měla být ponechána vlastníkovému letadla pro používané výrobky.

Odověď: Tato připomínka je správná a navrhované znění v části 21 by nemělo omezovat použitelnost pouze na nové letadlo nebo na držitele typového osvědčení.

Technické podmínky pro motor a vrtuli

Na straně 5/28, písm. a) odst. 2 jsou zmiňovány, ale neexistují. Pro účely standardizace musejí být agenturou EASA zveřejněny.

Odověď: Připomínka se přijímá. V rámci fáze 2 příslušného úkolu bude třeba konkretizovat a zveřejnit tyto technické požadavky. V současné době existují pouze pro kluzáky a velmi lehká letadla (VLA) v příslušných předpisech letové způsobilosti. (Hlava H a hlava J k normě CS-22 a odkaz na tyto hlavy v normě CS-VLA)

Harmonizace norem CS-VLA/CS-22

Na stranách 6/28 a 7/28, písm. b) odst. 2 (druhá a čtvrtá odrážka) zjišťujeme některé odlišné maximální hmotnostní limity pro normy CS-VLA a CS-22. Měly by být harmonizovány na 900 kg.

Odověď: Tato připomínka bude posuzována při řešení konkrétního úkolu předpisové činnosti.

(5) Evropská federace lehkých experimentálních a historických letadel (European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft, EFLEVA)

EFLEVA se vyjadřuje v tom smyslu, že je obtížné komentovat část I dokumentu CRD bez podrobných připomínek.

Fázi 2, úkol BR.010 podporuje, ale poukazuje na to, že je celý proces velice zpožděný.

Podporuje řešení, v jehož rámci nebude typové osvědčení vyžadováno pro motory a vrtule určitých letadel kategorie ELA.

EFLEVA souhlasí s návrhem zvýšit horní limit kategorie ELA1 na 1 200 kg a tento návrh vítá.

EFLEVA podporuje zavedení těchto nových CS a revize stávajících CS. Zdůrazňuje však, že odvětví letectví potřebuje, aby tyto CS byly vydány spíše dříve než později.

EFLEVA vítá návrh agentury, aby byly povoleny zjednodušené způsoby průkazu podle hlavy J části 21 vzhledem k tomu, že tím bude omezeno potřebné zapojení agentury do schvalování změn a oprav, což přispěje ke snížení nákladů.

EFLEVA souhlasí s koncepcí společné certifikace oprávnění DOA/POA, pokud přispěje ke snížení nákladů malých projekčních/výrobních společností.

EFLEVA podporuje koncepci kvalifikovaných subjektů, jimž mají být přiděleny konkrétní certifikační úkoly. EFLEVA je ovšem znepokojena skutečností, že proces výzvy k podání nabídek účasti v nabídkovém řízení formou oznámení na internetové stránce agentury EASA není dostatečný a že bude třeba uplatnit další prostředky k vyrozumění potenciálních uchazečů.

EFLEVA podporuje záměr agentury harmonizovat právní úpravu v oblasti požadavků na počáteční letovou způsobilost pro lehká sportovní letadla (LSA) se Spojenými státy. Z návrhů v dokumentu CRD ovšem vyplývá, že cesta pro letadla Evropské unie, která mají být vyvážena do Spojených států, je poměrně přímočará, zatímco letadla ze Spojených států budou při vývozu do Evropské unie zatížena zvláštními certifikačními požadavky. Zvýší to náklady pro výrobce ze Spojených států a vytvoří to zbytečnou překážku bránící prodeji amerických letadel v Evropské unii.

EFLEVA vítá návrh zavést nové CS pro standardní změny a opravy na základě poradního oběžníku (AC)43-13. EFLEVA by ještě jednou chtěla agenturu naléhavě požádat, aby tyto CS zavedla rychle, neboť to pomůže snížit/odstranit náklady spojené s procesem schvalování změn a oprav.

Odověď: Agentura děkuje autorovi připomínek za jeho podporu a navrhla různé následné úkoly (např. MDM.032 písm. d) a BR.010) v souladu se zveřejněným plánem předpisové činnosti. Hledáme veškeré možné způsoby, jak plnění těchto úkolů urychlit.

(6) Evropští výrobci kluzáků (European Sailplane Manufacturers)

Evropští výrobci kluzáků vyjadřují své zklamání ze současných navrhovaných změn vyplývajících z úkolu MDM.032, jehož plnění trvalo příliš dlouho a v konečném důsledku nepřispělo k dosažení cíle, jehož realizaci odvětví všeobecného letectví zoufale potřebuje.

Evropští výrobci kluzáků znovu vyjadřují názor, že je třeba něco udělat v oblasti úpravy poplatků a plateb v odvětví všeobecného letectví, neboť současný stav má negativní dopad na podnikatelskou činnost v tomto odvětví.

Prokazování způsobilosti pro projektování. Současné možnosti; certifikační program, alternativní postupy oprávnění DOA (APDOA) a úplné oprávnění DOA se tímto návrhem nemění, a proto nepředstavují pro dané odvětví žádné ulehčení. Úplné oprávnění DOA je stále považováno za příliš nákladné, a proto navrhujeme, aby byla přiznána určitá práva v souvislosti s alternativními postupy oprávnění DOA (APDOA), čímž bude dán podnět k zahájení postupů APDOA a k případné pozdější modernizaci a dosažení úplného oprávnění DOA.

Odověď: Agentura uznává problém, že současný stav provádění požadavků v procesu získání oprávnění organizace k projektování by mohl být pro organizace v odvětví všeobecného letectví příliš náročný. Agentura proto v dokumentu CRD 2008-07 navrhuje, aby byly vypracovány přijatelné způsoby průkazu (AMC) pro oprávnění DOA, jež by usnadňovaly průkaz vyhovění požadavkům. Výhodou by bylo to, že oprávněným projekčním organizacím by byla přiznána příslušná práva v plném rozsahu.

Standardní změny a opravy. Zavedení standardních změn a oprav podporujeme, ale potřebu nových CS plně nechápeme. Tento mechanismus by měl být zaveden co nejdříve a pragmatickým způsobem. Evropští výrobci kluzáků nabízejí podporu pro tuto práci.

Odověď: Agentura navrhuje zavedení nových CS, které by se vztahovaly na standardní změny a opravy, přičemž využívá údaje z poradního oběžníku Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 43-13. Právní stav ale tomuto poradnímu oběžníku neodpovídá, neboť CS budou obsahovat podrobné opravy a změny, u kterých není vyžadován schvalovací proces. Proces vypracování a vydání těchto CS se může jevit jako byrokratický; umožňuje však agentuře zveřejňovat schválené návrhy spadající do pravomoci agentury, jež lze provádět, aniž je třeba schvalovat každou jednotlivou standardní opravu nebo změnu. Agentura je přesvědčena, že to přispívá k usnadnění procesu provádění.

Změny CS-LSA (Certifikační specifikace-kategorie lehkých sportovních letadel). Zavedení konkrétních CS na základě norem ASTM pro lehká sportovní letadla (LSA) podporujeme. Tento nový předpis by měl být jednoznačně použitelný pro tato letadla a neměl by vytvářet nejasnosti, pokud jde o použitelnost jiných stávajících předpisů letové způsobilosti, jakými jsou normy CS-VLA (Certifikační specifikace-Velmi lehká letadla) nebo CS-22.

Odověď: CS-LSA jsou použitelné pouze pro letadla, a nikoli pro kluzáky. Lehká sportovní letadla (LSA) jsou svou povahou motorová letadla, která sice mají dobré vlastnosti, pokud jde o klouzavý let, ale nejsou určena k tomuto účelu.

Kvalifikované subjekty. Ústřední a závažná stížnost výrobců kluzáků se týká nedostatečného počtu personálu v agentuře EASA a v oprávněných vnitrostátních leteckých úřadech, který by rozuměl do hloubky problémům odvětví malých letadel.

Problémy výrobců v našem odvětví velice často nevyplývají z chybné právní úpravy, ale z chybného uplatňování předpisů. Kvalifikované subjekty jsou považovány za možné řešení této absence specializované znalosti problematiky odvětví malých letadel a zaujímání postojů k němu. Na kvalifikované subjekty by měly být kladeny tyto požadavky:

- tyto organizace by měly mít zkušenosti s odvětvím malých letadel / předchozí historii působení v tomto odvětví
- v případě potřeby by měl být používán stejný jazyk, jakým je mateřština žadatele
- je třeba zvrátit trend směřující k dalšímu rozšiřování byrokracie a administrativních procesů
- je třeba působit proti oddělování úkolů a procesu udělování oprávnění/schvalování
- v ideálním případě by organizace mohla zajišťovat dohled nad všemi výrobky a organizacemi v rámci téže společnosti
- je-li to možné, žadatel by měl mít právo vybrat si, kde tyto úkoly budou prováděny
- a v neposlední řadě: tento postup musí být cenově dostupný ve srovnání s obvyklými cenami výrobků

Odpoověď: Uznáváme nejistotu ve vztahu k procesu kvalifikovaných subjektů, která vzniká z hlediska agentury, a proto navrhuje jako rychlé řešení zjednodušený přijatelný způsob průkazu (AMC) pro současnou regulační strukturu oprávnění DOA. Výše uvedené požadavky jsou obdobné odůvodnění uvedenému v oznámení NPA a zdůrazňují potenciální přínosy uplatnění systému kvalifikovaných subjektů.

Letadlové části bez formuláře 1 EASA. Výrobci by uvítali větší pružnost u této koncepce, ale výrazně to závisí na přijatelném způsobu průkazu (AMC), v němž bude podrobně uvedeno, jak se prokazuje vyhovění schváleným údajům. Evropští výrobci kluzáků nabízejí podporu při vypracování tohoto přijatelného způsobu průkazu (AMC).

Odpoověď: Agentura oceňuje nabídku podpory.

Kluzák není letadlo. Výrobci kluzáků zastávají stanovisko, že vysvětlení, že kluzák není letadlo, a tudíž není „složitě motorové letadlo“, by mělo být začleněno do tohoto stanoviska místo změny definice v základním nařízení.

Odpoověď: Chápeme možnost tohoto výkladu pro kluzáky s tryskovým motorem a budeme zvažovat vysvětlení části 21 prostřednictvím přijatelného způsobu průkazu (AMC). (Viz úkol MDM.032 písm. d)).

Typové osvědčení letadel bez typového osvědčení motoru a/nebo typového osvědčení vrtule. Podporujeme možnost typového osvědčení pro zvláštní účely; mělo by však být možné získat úplné osvědčení pro kluzáky s necertifikovanými motory a vrtulemi. Tím by byl podporován vývoj účinnějších a méně hlučných typů pohonu.

Odpoověď: Tato otázka bude posuzována v rámci úkolu BR.010.

(7) Federální letecký úřad (FAA)

Federální letecký úřad dokument CRD posoudil a nemá k němu žádné připomínky.

Odpoověď: Agentura bere tuto skutečnost na vědomí.

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

Letadlové části bez formuláře 1 EASA. Možnost pro letadla kategorie ELA1 by měla být rozšířena i na kluzáky ve vlastnictví klubů a neměla by být omezena pouze na vlastníka.

Odpořed: V přijatelném způsobu průkazu (AMC) může být zaveden obdobný výklad, který se používá v části M.

Kvalifikované subjekty. FFVV má v úmyslu stát se kvalifikovaným subjektem pro kluzáky konkrétního vymezeného rozsahu, jakmile by tato možnost připadala v úvahu. FFVV má konkrétní podněty a myšlenky týkající se provádění, které by měly přispět k posílení bezpečnosti a omezení byrokracie.

Odpořed: Uznáváme nejistotu ve vztahu k procesu kvalifikovaných subjektů, která vzniká z hlediska agentury, a proto navrhuje jako rychlé řešení zjednodušený přijatelný způsob průkazu (AMC) pro současnou regulační strukturu oprávnění DOA.

(9) Federální úřad pro civilní letectví (Federal Office of Civil Aviation, FOCA), Švýcarsko

Kvalifikované subjekty. Je třeba formulovat komplexní a jednoznačné pokyny týkající se pravomocí, jež jsou potřebné k provádění certifikačních úkolů. Pokud jde o „funkci potvrzení vyhovění požadavkům“ (odpovídající funkci CVE), požadovaná kvalifikace a odpovědnosti musí být definovány v přijatelném způsobu průkazu (AMC) / v poradenských materiálech (GM).

Odpořed: Uznáváme nejistotu ve vztahu k procesu kvalifikovaných subjektů, která vzniká z hlediska agentury, a proto navrhuje jako rychlé řešení zjednodušený přijatelný způsob průkazu (AMC) pro současnou regulační strukturu oprávnění DOA.

Změny CS-LSA (Certifikační specifikace – kategorie lehkých sportovních letadel). Přesný obsah CS-LSA není známý, ale Federální úřad pro civilní letectví (FOCA) má podrobné připomínky k normám ASTM uvedeným v oznámení NPA, jimiž se podrobněji zabývá tato reakce.

Odpořed: CS-LSA jsou založeny na použitelné normě ASTM doplněné požadavky a přijatelným způsobem průkazu (AMC), které pomáhají v průkazu vyhovění požadavkům. CS-LSA jsou součástí části II dokumentu CRD 2008-07.

FOCA má tyto připomínky k výslednému textu části 21:

21A.14

písm. a) Stávající text v části 21, bod 21A.14 písm. b) zní takto: „...vrtule s pevnými listy nebo stavitelná vrtule“.

Vypuštěný text v dokumentu CRD zní: „...vrtule s pevnými listy nebo přestavitelná vrtule“

Nový text v dokumentu CRD zní: „...vrtule s pevnými listy nebo přestavitelná vrtule“

Text v dokumentu CRD musí být v souladu se současným textem v části 21.

Odpořed: Připomínka se přijímá. Změna části 21 zavedená pozměňujícím nařízením Komise (ES) č. 1194/2009 nebyla začleněna do dokumentu CRD.

písm. b) Navrhovaný bod 21A.14 písm. b) a bod 21A.14 písm. c) specifikují použitelnost pro letadla o vzletové hmotnosti do 2 000 kg / 1 200 kg, která nejsou klasifikována jako „složitá motorová letadla“. Ovšem na základě základního nařízení čl. 3 písm. j) jsou letadla o vzletové hmotnosti do 2 000 kg/1 200 kg automaticky klasifikována jako nesložitá motorová letadla. Navrhujeme odstranit text „která nejsou klasifikována jako složitá motorová letadla“ z bodu 21A.14 písm. b) a bodu 21A.14 písm. c)“.

Odpořed: V textu CRD by měl být ponechán odkaz na složitá motorová letadla, neboť tryskový pohon je sám o sobě dostatečný pro klasifikaci v kategorii „složitých“ letadel.

písm c) Navrhovaný bod 21A.14 písm. c) zahrnuje:

7. pístový motor;

9. vrtuli

To je významné uvolnění současného požadavku, neboť prokazování způsobilosti pro účely certifikace těchto výrobků by se zřejmě omezovalo na schválení certifikačního programu, bez ohledu na kupříkladu výkon motoru nebo na typ konstrukce vrtule (zdá se, že pístový motor může být certifikovaný na základě ustanovení bodu 21A.14 písm. c) a následně zastavěný do letadla o maximální vzletové hmotnosti > 1 200 kg). Domníváme se, že to není přiměřené a že použitelnost bodu 21A.14 písm. c) odst. 7 a 9 by měla být omezená.

Odpověď: Připomínka se přijímá.

21A.307 písm. b) a písm. c)

písm. a) bod 21A.307 písm. b) a písm. c) se zdají být ve vzájemném rozporu: text musí být změněn nebo vyjasněn.

písm. b) V navrhovaném textu se uvádí, že požadavek je omezen na případy „v odpovědnosti vlastníka letadla, pokud je nainstalován do jeho letadla“. Tato formulace vyvolává různé otázky.

Klade tato podmínka omezení ohledně toho, kdo je oprávněn letadlo pilotovat?

Jaký by byl použitelný požadavek na letadlo o maximální vzletové hmotnosti do 1 200 kg, s nímž se létá v letecké škole? bod 21A.307 písm. a)

Pokud ano, pak je to považováno za nepřiměřené, neboť záměrem by mělo být mít prostředky, které by umožňovaly uvést, že příslušná položka „byla vyrobena ve shodě se schválenými konstrukčními údaji a je ve stavu zajišťujícím bezpečný provoz“, aniž by byly ukládány zatěžující podmínky pro vydání formuláře 1 EASA.

Navrhovaný bod 21A.307 písm. c) by umožnil, aby jakékoli letadlové části (včetně letadlových částí a zařízení s omezenými provozními lhůtami, letadlových částí základní konstrukce a letadlových částí tvořících systémy řízení letu) byly „vyráběny ve shodě se schválenými konstrukčními údaji v odpovědnosti vlastníka letadla při nainstalování do jeho letadla“. Přestože chápeme záměr, který motivoval tento požadavek, domníváme se, že v této podobě jde nad rámec původního záměru dosáhnout určité míry zmírnění předpisů. Navrhovaný přístup je považován za neúměrný, neboť buď platí bod 21A.307 písm a) (který stanoví pro některé případy příliš náročné požadavky), nebo bod 21A.307 písm. c) umožňuje velice nízkou úroveň shody na základě předpokladu „odpovědnosti vlastníka“. Je riskantní mít systém správný z právního hlediska (odpovědnost na straně vlastníka), ale kontroverzní z hlediska bezpečnosti: v této souvislosti je efektivnost kontrol letové způsobilosti pro účely prokazování shody sporná, neboť tato kontrola může být například provedena až určitou dobu po tom, co byly letadlové součásti zastavěny a rozsah ověřování v průběhu kontroly je omezený.

Navrhujeme tento postup:

— definovat zmírnění ustanovení bodu 21A.307 písm a) v tom smyslu, že nejsou omezena na letadlové části „vyrobené ve shodě se schválenými konstrukčními údaji v odpovědnosti vlastníka letadla, pokud jsou nainstalovány do jeho letadla“.

— pro letadlové části a zařízení s omezenými provozními lhůtami, letadlové části základní konstrukce a letadlové části tvořící systémy řízení letu „vyrobené ve shodě se schválenými konstrukčními údaji v odpovědnosti vlastníka letadla při nainstalování do jeho letadla“ se na dosažení shody musí podílet agentura / kvalifikovaný subjekt. V této souvislosti navrhujeme

přijmout definici Federálního leteckého úřadu (FAA) týkající se letadlové části vyrobené vlastníkem/provozovatelem, kterou stanovuje poradní oběžník (AC) 20-62:

Vlastník/provozovatel je považován za výrobce určité letadlové části, pokud se vlastník podílel na kontrole konstrukce, výroby nebo jakosti tohoto dílu. Podílením se na konstrukci určité letadlové části se může rozumět dohled nad výrobou této části nebo poskytnutí následujících položek výrobci: konstrukční údaje, materiály, ze kterých bude příslušná letadlová část vyrobena, výrobní procesy, metody montáže nebo postupy kontroly jakosti.

— Pro zařízení IFR (Instrument Flight Rules, lety podle pravidel pro let podle přístrojů), jejichž funkci lze klasifikovat jako zásadně důležitou (podmínky poruch klasifikované jako nebezpečné nebo katastrofické) se uplatňuje stejná zásada jako v případě dílů a zařízení s omezenými provozními lhůtami, letadlových částí základní konstrukce a letadlových částí tvořících systémy řízení letu.

— Měla by přitom být využita vnitrostátní oprávnění organizace k výrobě/údržbě, a to za předpokladu, že je zaveden systém zabezpečení jakosti výrobce (viz také bod 21A.439) nebo lze poskytnout určité úlevy v případě výroby v omezeném množství za předpokladu, že jsou ve výrobním procesu použity schválené údaje a shoda se schválenými konstrukčními údaji je ověřena způsobem přijatelným pro agenturu / kvalifikovaný subjekt. Agentura / kvalifikovaný subjekt by měly být informovány o výrobním procesu tak, aby bylo možné určit dostatečnou míru jejich zapojení do tohoto procesu (např. potřeba kontrol shody).

— v bodě 21A.307 je třeba zohlednit případné úlevy vztahující se na letadla, která nemají aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“, viz doplňující připomínku na konci tohoto dokumentu).

Odověď: Bod 21A.307 byl přepracován, aby jasněji vyjadřoval záměr. Není přijatelné měnit filozofii a definovat vlastníka jako výrobce příslušné letadlové části. Vlastník může kvalifikovat letadlovou část bez formuláře 1 EASA jako způsobilou pro zástavbu za předpokladu, že jsou splněna výše uvedená kritéria. Mělo by také být jasně řečeno, že je to možné pouze v případě, že jsou letadlové části označeny a zastavěny do vlastního letadla.

Pokud jde o bod týkající se zařízení IFR, odkaz na zařízení vyžadovaná provozními pravidly a ve vztahu k řízení letového provozu (Air Traffic Management, ATM), bude posuzován v rámci úkolu předpisové činnosti 21.026 „Nové kategorie letadlových částí, u kterých není vyžadován formulář 1 EASA“, jehož plnění bude zahájeno na začátku roku 2011.

Standardní změny

Doporučujeme také vzít v úvahu poradenský materiál, který je součástí poradního oběžníku Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 23-27 „Náhrady letadlových částí a materiálů pro historická letadla“: to je obzvláště užitečné pro letadla, která nemají aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“).

Odověď: Historická letadla nespádají do kompetence agentury EASA. Letadla, která nemají aktivního držitele typového osvědčení, nejsou předmětem tohoto oznámení NPA.

V dokumentu CRD se uvádí, že „Standardní opravy a změny v CS jsou proto skutečně schválené údaje, které může organizace provádějící údržbu použít v souladu s částí M.“ Z jakého důvodu je omezeno použití standardních oprav na „organizaci provádějící údržbu“? Záměrem by mělo být, aby existovaly také vybrané úkoly, které mohou realizovat vlastníci/pilot.

Odověď: Souhlasíme s tím, že tato formulace byla příliš omezující. Požadavky v části M a v části 145 byly ověřeny a změněny (viz návrh změny nařízení č. 2042/2003 v souvislosti s tímto stanoviskem) v těch případech, ve kterých je třeba demonstrovat, že se jedná také o schválené údaje a že je lze použít v souladu s požadavky v části M nebo v části 145.

AFM/AFMS a ICA

Přijatelný způsob průkazu / poradenské materiály (AMC/GM) by měly zajistit, aby bylo vyhověno minimálním normám pro počáteční vydání i pro revize. Měly by být rovněž poskytnuty pokyny týkající se klasifikace změn letové příručky letadla (Aircraft Flight Manual, AFM), zejména pro ty žadatele, kteří se rozhodnou prokazovat shodu s bodem 21A.14 písm. b) a c). Měly by být poskytnuty pokyny rovněž ve vztahu k bodu 21A.381 písm. c) odst. 4 a 5.

Odpoověď: Instrukce pro zachování letové způsobilosti (Instructions for continued airworthiness, ICA) jsou předmětem zvláštního úkolu (MDM.056), jehož plnění probíhá. Je třeba poznamenat, že stanovisko č. 01/2010 zavedlo pro všechna oprávnění DOA možnost schvalovat určité změny AFM. Poradenské materiály (GM) pro klasifikaci změn letové příručky letadla (AFM) budou zveřejněny společně s rozhodnutím vyplývajícím z oznámení NPA 16-2006.

bod 21A.367 písm.a)

Poradenský materiál je potřebný k tomu, aby bylo jasně definováno, co má být považováno za významnou změnu.

Odpoověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.377 písm. c) odst. 2

Poskytnutá doba trvání nápravného opatření není v souladu s nařízením Komise (ES) č. 1194/2009 ze dne 30. listopadu 2009.

Odpoověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.381 písm. d)

Je tento požadavek nezbytný? Není již upraven v souvislosti s požadavky na převod typového osvědčení / standardního typového osvědčení (Type Certificate, TC / Standard Type Certificate, STC)?

Odpoověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.439 a 21A.441

Zmírnění předpisů týkajících se letadlových částí ve vlastnictví výrobců by mělo být definováno alespoň pro ty případy, které spadají pod standardní změny.

Odpoověď: Připomínka se nepřijímá. Výroba letadlových částí a uvolňování letadlových částí do provozu vzájemně nesouvisejí. Letadlové části, které jsou přijatelné bez formuláře 1 EASA v souladu s bodem 21A.307 písm. b), nebo případně letadlové části, které spadají do kategorie standardních oprav nebo změn, nemohou být již z definice samotné vyráběny vlastníkem. Zůstávají použitelné stávající požadavky stanovené v části M a části 145.

Letadlo, které nemá aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“)

Přestože se oznámení NPA původně nemělo zabývat otázkami, jež se týkají letadel, která nemají aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“), doporučujeme využít této předpisové činnosti k definování speciálních pokynů pro tato letadla. Měly by být řešeny kromě jiného tyto otázky:

— Pokyny k označování náhrady letadlových částí a materiálů (viz poradní oběžník Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 23-27 „Náhrady letadlových částí a materiálů pro historická letadla“);

— Náhrady letadlových částí/materiálů mohly být případně již dříve schváleny na letadlech obdobného typu. Pokud je instalace (a případně výroba) realizována způsobem, který je v souladu s oprávněním, jež bylo uděleno v minulosti, lze tato oprávnění použít jako základ pro udělení

oprávnění letadlu obdobného typu. V tomto případě však žadatel musí mít všechny údaje související s oprávněními udělenými v minulosti, včetně instrukcí pro zachování letové způsobilosti, nebo jakékoli chybějící údaje zpracovat prostřednictvím podpory uznávaného subjektu (např. kvalifikovaného subjektu, oprávnění DOA/ADOA, atd.). Jinou možností je postup, v jehož rámci agentura / kvalifikovaný subjekt vyhodnotí způsobilost žadatele tím, že posoudí, zda má přiměřenou znalost konstrukčních zásad, které byly uplatněny pro typ letadla, jež je modifikováno nebo opravováno.

— Především je velice těžké najít náhradní díly vyhovující typovému osvědčení (malá množství, dlouhé dodací lhůty, problémy se zastaráváním, atd.), nemluvě o letadlových částech s formulářem 1 EASA. Pokyny týkající se instalace starých nebo použitých letadlových částí (přestavěné letadlové části, letadlové části po generální opravě nebo nově certifikované letadlové části). Měl by být vzat v úvahu fakt, že typové osvědčení by mohlo být zastaralé a že mohou být k dispozici jiné letadlové části, které využívají modernější technologie a jsou spolehlivější.

Odpoověď: Agentura děkuje autorovi připomínek za jeho podporu návrhu, ale zároveň si je vědoma faktu, že tento aspekt nespadá do rámce tohoto úkolu.

(10) Jedna soukromá osoba předložila tyto připomínky:

21A.14 písm. b) a písm. c)

Zpochybňuje, zda by měly být v bodě 21A.14 písm. b) řešeny kluzáky do vzletové hmotnosti 2 000 kg. Vyjadřuje také znepokojení v souvislosti s prováděním možnosti certifikačního programu v bodě 21A.14 písm. c). Důrazně podporuje zjednodušený přijatelný způsob průkazu (AMC) pro průkaz vyhovění požadavkům úplného oprávnění DOA pro ELA.

Odpoověď: Viz odpověď CAA-Nizozemsko (bod 21A.98) pro kluzáky do vzletové hmotnosti 2 000 kg. Certifikační program byl nyní zaveden jako základní požadavek na certifikaci stanoviskem č. 01/2010 (viz prosím bod 21A.20): bod 21A.20 písm. b) jej v celém certifikačním procesu jednoznačně chápe jako pracovní dokument. Kromě toho v konkrétním případě letadel uvedených v bodě 21A.14 písm. c) musí být certifikační program schválen agenturou. Agentura děkuje autorovi připomínek za jeho podporu zjednodušeného přijatelného způsobu průkazu (AMC) pro oprávnění DOA.

Standardní změny a opravy. Nelze vznášet žádné připomínky, neboť tyto CS nebyly doposud vydány.

Odpoověď: Stanovisko představuje hlavní zásady. CS budou předloženy ke konzultacím v rámci úkolu MDM.048.

21A.112B Prokazování způsobilosti Autor připomínek vyjadřuje znepokojení v souvislosti s prováděním možnosti certifikačního programu v bodě 21A.112B.

Odpoověď: Certifikační program byl nyní zaveden jako základní požadavek na certifikaci stanoviskem č. 01/2010 (viz prosím bod 21A.20): bod 21A.20 písm. b) jej v celém certifikačním procesu jednoznačně chápe jako pracovní dokument. Kromě toho v konkrétním případě letadel uvedených v bodě 21A.14 písm. c) musí být certifikační program schválen agenturou.

21A. 307 Uvolňování letadlových částí a zařízení k zástavbě. V písmenu c) jsou zřejmě odstraněna omezení stanovená v písmenu b). Autor připomínek nepodporuje rozdíl mezi požadavky na kritické části pro kategorii ELA 1 a ELA 2.

Odpoověď: Bod 21A.307 byl přepracován a bod 21A.307 písm.c) v dokumentu CRD byl nesprávný.

Kromě toho bych chtěl reagovat také všeobecnou poznámkou: zajímalo by mě, kolik vlastníků letadel je schopno převzít odpovědnost za shodu letadlové části nebo zařízení se schváleným návrhem a komu přísluší to udělat, je-li příslušná letadlová část k dispozici na trhu.

A kde je tady pak nějaké zjednodušení?

Jsem přesvědčen, že lze omezit vydávání formulářů 1 EASA, aniž by došlo ke snížení úrovně bezpečnosti. Vezmeme-li v úvahu velký počet částí, které nejsou označeny jako kritické a které existují u letadel ELA 1 a ELA 2, pro tyto části by bylo dostatečné jednoduché osvědčení shody vydané výrobcem (opatřené oprávněním DOA, ale také alternativními postupy/AP).

Pokud chce tedy agentura EASA přistupovat k otázce letadlových částí vyráběných vlastníky jako k problému, jenž se týká především starých letadel a letadel, která nemají aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“), na něž je obtížné sehnat náhradní díly, moje rada zní: uvést odkaz na současné požadavky Federálního leteckého úřadu (Federální letecké předpisy / Federal Aviation Regulations, FAR 21.303 písm.a) odst. 2), atd.)

Odpoověď: Jsme přesvědčeni, že tuto „odpovědnost“ bude schopno převzít mnoho vlastníků. Jako příklad lze uvést letadlové části zmíněné v reakci; vyráběné pro letadlo původním dodavatelem, který nemá žádné oprávnění POA, s prohlášením o shodě. Ty by nebyly uvolněny do provozu s formulářem 1 EASA, ale jsou vyráběny v souladu se schválenými konstrukčními údaji. V případě navrhované změny bodu 21A.307 se předpokládá, že instalace s určitými omezeními rozsahu by neměla dopad na bezpečnost.

HLAVA L — Společné oprávnění organizací odpovědných za projektování a výrobu letadel definovaných v bodě 21A.14 písm. b) a c)

Příslušný bod části 21 hlav G a J byl okopírován do hlavy L bez podstatných technických změn.

Několik administrativních odstavců s vysvětlením odstavce 5 dokumentu CRD by bylo dostatečným řešením, jež by zamezilo nejistotě související s případnými budoucími změnami v této věci.

I v případě jediného osvědčení jsou oprávnění DOA a oprávnění POA odlišné věci. Směsice požadavků tento úkol nijak neulehčuje.

Odpoověď: Agentura souhlasí s tím, že navrhovaná hlava L nevnáší zásadní rozlišení do jednotlivých požadavků oprávnění DOA a oprávnění POA. V čl. 20 odst. 2 písm. b) bodě ii) základního nařízení již existuje možnost převést odpovědnost za oprávnění POA na agenturu. Vyvozuje se tedy závěr, že hlava L není dostatečným přínosem a neúměrně komplikuje pravidla, jak je vyjádřeno v této reakci. Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L.

21A. 432B Prokazování způsobilosti. V písmenu b) „použití postupů vymezujících konkrétní postupy projektování, zdroje a posloupnost činností nezbytných k vyhovění této části“ by mělo být dosaženo na základě souhlasu agentury.

V písmenu c) „použití postupů vymezujících konkrétní postupy projektování, zdroje a posloupnost činností nezbytných k vyhovění této části“ by mělo být dosaženo na základě schválení certifikačního programu.

Je těžké chápat rozdílnost postupů k dosažení téhož výsledku a to, jak by bylo možné jej dosáhnout pouhým certifikačním programem.

Odpoověď: V písmenu b) se odkazuje na alternativní postupy oprávnění DOA (APDOA) (přičemž tyto postupy nejsou nijak specifické pro uvažovanou opravu), zatímco v písmenu c) se odkazuje na certifikační program, který je specifický pro uvažovanou opravu.

21A. 112B Prokazování způsobilosti

Stejně základní poznámky uvedené v bodě 21A.14 písm.c).

Odpoověď: Certifikační program byl nyní zaveden jako základní požadavek na certifikaci stanoviskem č. 01/2010 (viz prosím bod 21A.20): v bodě 21A.20 písm. b) je v celém certifikačním

procesu jednoznačně považován za pracovní dokument. Kromě toho v konkrétním případě letadel uvedených v bodě 21A.14 písm. c) musí být certifikační program schválen agenturou.

21A. 710 Schválení letových podmínek

Vydání povolení k letu by se také mohlo týkat letadla, pro které nebyla prokázána žádná shoda s předpisy, a žadatele, jehož způsobilost může být nejistá.

Opravdu byste bez dalšího ověřování přijali letové podmínky jako bezpečné i za těchto okolností?

Odověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

(11 a 12) Letecká amatérská asociace (Light Aircraft Association, LAA) České republiky a Evropská asociace výrobců lehkých letadel (Light Aircraft Manufacturers Association Europe, LAMA EUROPE) vyjádřily obdobné reakce. Text byl upraven, aby v pasážích, kde to je možné, byly odstraněny případné duplicity.

Titulní strana – Neúplné a velice opožděné zveřejnění tohoto dokumentu CRD

LAA a LAMA nejsou příliš spokojeny se způsobem, jakým agentura EASA zpracovala toto velice důležité oznámení NPA.

Dokument CRD byl zveřejněn DVA ROKY po uplynutí lhůty pro podání připomínek k původnímu oznámení NPA 2008-07!!! Také skutečnost, že tento dokument CRD byl zveřejněn v době prázdnin, nepůsobí příliš dobře, zejména vzhledem k tomu, že byl zveřejněn tak pozdě. Problém s touto časovou prodlevou ve zveřejnění spočívá v tom, že každý již téměř zapomněl, čeho se celá věc týkala...

Čas plyne rychle – v roce 2005 byl vypracován návrh prvního zadání pro MDM032. Nyní se blíží konec roku 2010 a k čemu jsme dospěli? Agentura EASA obdržela 843 připomínek. Myslíme si však, že ani tím nelze omluvit nesmírně dlouhou dobu, kterou si vyžádalo vypracování tohoto dokumentu CRD.

Skutečnost, že dokument CRD je rozdělen do dvou částí a pouze část 1 byla zveřejněna před uplynutím konečné lhůty, je nepřijatelná. Jak se od nás může chtít, abychom se vyjadřovali k tak důležitému návrhu, aniž máme možnost seznámit se s jeho druhou částí?

Jsme přesvědčeni, že druhá část tohoto dokumentu CRD musí být neprodleně zveřejněna a lhůtu pro podání připomínek k části 1 je třeba odpovídajícím způsobem prodloužit.

Odověď: Zveřejňování dokumentu CRD ve dvou částech není postupem, který by agentura běžně uplatňovala, ale má tu výhodu, že díky němu lze do jisté míry vykompenzovat vzniklou časovou ztrátu. Agentura věnovala značnou péči tomu, aby v části I dokumentu CRD byly přesně prezentovány hlavní vznesené připomínky a aby je doplnila návrhem stanoviska vyplývajícím z našeho posouzení všech připomínek. Část I je proto přiměřeným podkladem pro vyžádání si reakcí na toto stanovisko a je pravděpodobně snazší se s ní seznámit než s částí II, která má 500 stran.

Část II byla zveřejněna a obsahuje návrh normy CS-LSA, již agentura přijme na začátku roku 2011.

Agentura si uvědomuje, že trvalo dlouhou dobu, než se nám podařilo dosáhnout posunu v této věci, zejména vzhledem k situaci v oblasti zdrojů, ale dané prodlevy jsme zároveň využili k přípravě úkolu BR.010 (Zahájení prací na studii o poučeních vyvozených pro kategorii ELA1 z přezkumu vnitrostátních předpisů upravujících odvětví ultralehkých letadel), k posílení spolupráce s Federálním leteckým úřadem (FAA) v této záležitosti a shromažďování další informací o zkušenostech s tvorbou pravidel pro odvětví lehkých sportovních letadel (LSA) ve Spojených státech. Agentura by ráda zdůraznila skutečnost, že tuto prodlevu nelze chápat jako absenci

porozumění významu a prioritám odvětví všeobecného letectví, jak prokazuje zmírnění předpisů v části M, stanovisko týkající se licence L a stanovisko ke způsobilosti členů letových posádek (Flight Crew Licensing, FCL), včetně pilotní licence k lehkým letadlům (Light Aircraft Pilot Licence, LAPL).

Strana 4 písm. a) Obecná připomínka (LAMA EUROPE)

ZÁKLADEM JAKÉHOKOLI ÚSPĚŠNÉHO ODVĚTVÍ LETECTVÍ JE ODVĚTVÍ MALÝCH (REKREAČNÍCH) LETADEL.

Každý pilot začíná létat s malým letadlem, nikoli s Airbusem, Boeingem nebo Eurofighterem. Zdroj 600 000 rekreačních pilotů (podle organizace Europe Air Sports), včetně parašutistů, závěsných kluzáků, ultralehkých letadel, kluzáků, horkovzdušných balónů, až po lehká motorová letadla, vytváří výhodu široké základny zákazníků evropského a amerického leteckého průmyslu. Chcete-li porozumět aerodynamice, mechanice letu, ekonomickým aspektům a vlivu letadla na životní prostředí, musíte mít patřičné zkušenosti a tyto zkušenosti získáte díky malým rekreačním letadlům. Chcete-li se nadchnout pro práci v odvětví letectví, musíte být schopni dostat se s ním do kontaktu a získávat zkušenosti. Chcete-li dokázat projektovat fungující velké letadlo, musíte chápat z vlastní zkušenosti, jaké jsou reálné podmínky jeho fungování a jaké aspekty musíte brát v úvahu.

Příslušní činitelé ve Spojených státech si tuto věc uvědomili již před mnoha lety. Byli konfrontováni s nesmírnými problémy při získávání zaměstnanců s dostatečnými předpoklady a s náležitou kvalifikací pro odvětví velkých letadel. Uvědomovali si, že stagnující růst v odvětví malých letadel (počet letadel a pilotů) je přímým důsledkem zvyšujících se nákladů na pořízení a provoz malých letadel.

V reakci na tento vývoj byl ve Spojených státech v roce 2004 zahájen program lehkých sportovních letadel (Light-sport Aircraft, LSA) s jasným cílem výrazně snížit úroveň vstupních nákladů pro soukromé a rekreační létání. Toho bylo dosaženo definováním kategorie nesložitéch letadel, která umožňuje registraci letadla v návaznosti na vlastní prohlášení výrobce na základě přijatých oborových norem (normy ASTM). Tento systém umožňuje lidem létat za podmínek, kdy jsou přiměřeně omezeny požadavky na výcvik a na zdravotní kritéria.

Záměrem tohoto postupu bylo zvrátit trend úbytku populace zapojené do létání, a tím udržet základnu pro letecký průmysl, a doba pěti let, jež uplynuly od oznámení nových pravidel, jasně prokázala, že způsob, kterým to bylo realizováno, je absolutně správný a přináší kýžené výsledky. Počet letadel a pilotů se okamžitě zvýšil a s ním také fond dostupných zdrojů pro společnosti působící v odvětví velkých letadel.

Model ze Spojených států byl do dnešního dne úspěšně uplatněn v mnoha zemích, někdy v mírných obměnách v závislosti na okolnostech v daném státě. K těmto zemím patří v současnosti státy s největšími počty obyvatel: Čína a Indie. Byly zde zavedeny obdobné programy s cílem vytvořit základnu pro budoucí letecký průmysl v těchto zemích.

K dnešnímu dni zaujímají vedoucí postavení na všech trzích lehkých sportovních letadel (LSA) jednoznačně společnosti se sídlem v Evropě.

Je ironické, že neexistuje žádný obdobný systém, který by umožňoval, aby tato letadla vyrobená podle předpisů LSA mohla létat v Evropě.

Oznámení o zahájení procesu tvorby pravidel pro kategorii ELA mnozí považovali za příslib toho, že se bude jednat o evropský ekvivalent LSA. Ovšem zatímco některým kategoriím letadel ELA situaci významně usnadňuje, pro lehká dvoumístná sportovní letadla zavádí proces, který představuje výrazně větší zátěž pro projektování, výrobu a provoz než systém LSA ve Spojených státech.

Mnozí lidé jsou nyní přesvědčeni, že tou správnou odpovědí je vytvořit zvláštní kategorii pro letadla do 600 kg a zavést systém LSA, který bude v maximální možné míře odpovídat systému uplatňovanému ve Spojených státech.

Odověď: Oblast působnosti MDM.032 je širší než LSA, ale obsahuje návrh zjednodušení části 21. Úkol BR.010 v budoucnosti definuje, jak jít nad rámec zjednodušení části 21 pro podmnožinu letadla ELA1.

(LAA) Tento dokument CRD bohužel dokládá chybný přístup agentury EASA ke sportovnímu a rekreačnímu letectví. Jsme přesvědčeni, že k němu nelze přistupovat stejným způsobem jako k obchodní letecké dopravě.

Je stále zjevnější, že se nám doposud nedaří dosáhnout toho, co chceme a co potřebujeme – jednoduché úpravy kategorie LSA.

Jsme přesvědčeni, že současná regulační iniciativa agentury EASA nepřináší to, co považujeme za nezbytné pro další rozvoj sportovního a rekreačního letectví. Podle našeho názoru by se systém LSA mohl stát vstupní kategorií letectví. Se zřetelem k řešení potřeb našich členů se domníváme, že agentura EASA by měla vytvořit samostatnou kategorii LSA v maximální míře slučitelnou se systémem LSA ve Spojených státech.

Pozitivním důsledkem tohoto kroku by mohl být celosvětový systém LSA, jenž je naším dlouhodobým cílem.

V průběhu setkání na akci AirVenture 2010 správní úředník Federálního leteckého úřadu (FAA) Randy Babbitt uvedl, že bezpečnostní výsledky LSA jsou lepší, než se čekalo. Jsme přesvědčeni, že to je důkaz faktu, že koncepce LSA ve Spojených státech založená na vlastním prohlášení společně s racionálními předpisy pro údržbu nevytváří bezpečnostní problém. Vzhledem k tomu, že 65 % amerických samostatných lehkých sportovních letadel (Stand-alone Light Sports Aircraft, SLSA) pochází z Evropy, jsme přesvědčeni, že lze stejný systém použít i v Evropě.

Koncepce samostatných LSA by mohla fungovat – termín samostatná neznamená nutně, že jsou bez vazby na agenturu EASA, ale je třeba je chápat v tom smyslu, že mají zvláštní místo v hierarchii pravidel agentury EASA.

Stejným způsobem se postupovalo ve Spojených státech, kde Federální letecký úřad (FAA) pomáhal vytvořit kategorii LSA v rámci pravidel FAA, zachoval funkci prověřování, ale přímo ji neřídí.

Jsme si vědomi, že by to vyžadovalo změnu základního nařízení.

LAA Česká republika je ochotna pomoci při práci na přípravě této změny.

Odověď: Agentura oceňuje nabídku podpory úkolu BR.010. Navrhované změny úkolu MDM.032 písm.e), které spadají do rámce pravidel části 21, skutečně nedosahují cíle, jež měla LAA Česká republika na mysli. Oblast působnosti pravidla LSA Federálního leteckého úřadu je ovšem podmnožinou oblasti působnosti úkolu MDM.032 písm e) a není vhodná pro celý rozsah letadel o vzletové hmotnosti do 2 000 kg.

Strana 4 Poplatky a platby agentury EASA

LAA Česká republika a LAMA EUROPE jsou potěšeny prohlášením, že agentura EASA upozorňuje Komisi... ale obávají se, že je příliš pozdě, protože i současná úroveň plateb a poplatků představuje velký problém pro malé společnosti. Základem pro poplatky a platby agentury EASA je úprava, která požaduje, aby agentura EASA byla kompletně samofinancována prostřednictvím plateb a poplatků, jež je oprávněna vyměřit. Stávající poplatky již představují značné břemeno pro malé společnosti. Tyto společnosti obvykle vyrábějí přibližně 10–150 letadel ročně s obratem v

rozpětí od 1 do 30 milionů eur a při současné výši plateb a poplatků mohou jen stěží zachovat svou další existenci.

Platby a poplatky jsou problémem, který je známý řadu let; musí být co nejdříve rozhodnut na politické úrovni, to jest Komisí.

Odpoověď: Agentura bere tuto skutečnost na vědomí.

Strana 4 a 7 normy CS-23 Lehká (kategorie lehkých letadel) do maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 1 200 kg

LAA Česká republika a LAMA EUROPE jsou přesvědčeny, že vytvoření tohoto předpisu není nutné. Norma CS-VLA by ve skutečnosti mohla být rozšířena až na 4 osoby a do maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 1 200 kg. Podle našeho názoru vysvětlení, že tento předpis potřebujeme, protožepřevážná většina stávajících... není oprávněné, jelikož systém ELA je připravován pro nová letadla, nikoli pro stávající letadla.

V každém případě v rámci kategorie letadel do vzletové hmotnosti 1 200 kg existuje takové množství použitelných předpisů, že je žádoucí jejich počet snižovat, a ne dále rozšiřovat!

Místo této iniciativy by se agentura EASA měla spíše zaměřit na vytvoření fungujícího systému LSA založeného na normách ASTM. Je známá věc, že Federální letecký úřad (FAA) uvažuje o vytvoření systému založeného na normách ASTM také pro FAR-23; možná, že právě to by mohla být správná cesta směrem vpřed a místo formulování normy CS-23 Lehká by bylo prospěšnější spolupracovat s Federálním leteckým úřadem na utváření systému založeném na normách ASTM s cílem zavést celosvětové normy pro odvětví letectví.

Odpoověď: Prozatím je agentura přesvědčena, že část 23 dodatek č. 7 předpisu FAR (Federal Aviation Regulations, Federální letové předpisy) představuje vhodnou osvědčenou normu pro určitý typ letadel. V dlouhodobém výhledu plánujeme přezkum různých norem v těsné součinnosti s Federálním leteckým úřadem, který zároveň provedl studii certifikačního procesu (Certification Process Study, CPS) k části 23.

Strana 9 a 10 Kvalifikované subjekty

Někteří výrobci LSA a ultralehkých letadel a LAA Česká republika se podíleli na „Studii agentury EASA o externím zadávání certifikačních úkolů“, kterou provedla společnost Steria Mummert Consulting.

Byly výsledky této studie použity pro tento dokument CRD?

Proč tato studie nebyla zveřejněna?

Odpoověď: Agentura děkuje vám i ostatním subjektům odvětví letectví, které se na studii podílely, za váš příspěvek k této studii.

Tato zpráva je interní zprávou, již agentura používá k lepšímu poznání možností externího zadávání prací. Jak je popsáno výše, agentura připravuje aktualizaci rozhodnutí správní rady o externím zadávání prací. Zpráva nebyla doposud zveřejněna s ohledem na tuto citlivou probíhající diskuzi.

Studie nebyla použita pro tento dokument CRD, neboť dokument CRD jednoduše poukazuje na činnost agentury týkající se aktualizace politiky správní rady při externím zadávání prací.

Strana 10-11 7. Letadlové části, u kterých není vyžadován formulář 1 EASA

Bez zveřejnění připomínek není možné tento návrh prověřit. LAA Česká republika a LAMA EUROPE nesouhlasí s navrhovaným řešením.

Navrhujeme, aby alespoň pro kategorii ELA 1 nebylo vyžadováno používání formuláře 1 EASA.

Odpořed': Obdržené připomínky vyústily v méně liberální návrh pro kategorii ELA1, který zklidňuje rozvířenou diskuzi o obchodním, nebo neobchodním využití těchto letadlových částí. Nabízí přijatelný kompromis, který se liší od vašeho návrhu tím, že dále omezuje požadavky na formulář 1 EASA. Příští fáze uvažovaná v rámci úkolu BR.010 by měla formulovat možnosti zaujmutí různých přístupů.

Strana 11 Změny v označování letadlových částí a výsledovatelnosti –

LAA Česká republika a LAMA EUROPE měly za to, že původní změny jsou v souladu se snahou snižovat zátěž výrobců, zatímco je tomu ve skutečnosti naopak.

Vzhledem k tomu, že se nemůžeme seznámit s připomínkami v části II, nesouhlasíme se změnami v bodě 21A.804 a 21A.805

Odpořed': Mezitím byla zveřejněna část II dokumentu CRD, v níž agentura vysvětluje, že označování letadlových částí by mělo být zachováno pro účely výsledovatelnosti a pro vazbu na schválené konstrukční údaje.

Strana 11 8. Změny normy CS-LSA (Certifikační specifikace – kategorie lehkých sportovních letadel)

LAA Česká republika a LAMA EUROPE vítají vytvoření certifikačních specifikací pro lehká sportovní letadla na základě normy ASTM F2245.

Bohužel se k tomuto problému nemůžeme dále vyjádřit, neboť norma CS-LSA bude publikována v části II, která není ještě známá.

Odpořed': Připomínky k CS-LSA bude možné vznést v souvislosti s částí II dokumentu CRD. Tyto připomínky posoudíme před zveřejněním CS-LSA na začátku roku 2011.

Strana 13 9. Standardní změny a opravy

LAA Česká republika a LAMA EUROPE vítají toto oznámení; obáváme se ale, že vytvoření těchto specializovaných CS na základě poradního oběžníku Federálního leteckého úřadu (FAA AC) 43-13 1B a 2B bude trvat příliš dlouho.

Odpořed': Agentura vám děkuje za vaši podporu. V současné době je zahájení plnění úkolu MDM.048 naplánováno na rok 2011 a skončit by mělo ve druhém čtvrtletí roku 2013. Zkoumáme veškeré možné způsoby, jak plnění těchto úkolů urychlit.

Strana 13-14 10. Harmonizace s Federálním leteckým úřadem

LAA Česká republika a LAMA EUROPE jsou potěšeny tímto prohlášením. Jsme přesvědčeni, že pro LSA by nejlepším řešením bylo vytvořit celosvětový systém LSA se společnými celosvětovými technickými normami založenými na normách ASTM.

Odpořed': Agentura vám děkuje za vaši podporu v souvislosti s prohlášením, že agentura EASA má v úmyslu zahájit dlouhodobý proces harmonizace LSA v součinnosti s Federálním leteckým úřadem (a jinými úřady) na základě úzké spolupráce s Federálním leteckým úřadem v rámci následných opatření navazujících na Studii certifikačního procesu (CPS) týkající se předpisu FAR-23 provedenou úřadem a v kontextu uplatňování norem ASTM.

(13) Asociace lehkých letadel Spojené království (Light Aircraft Association UK)

Vysvětlující poznámka III. (s. 2)

Vzhledem k tomu, že část II tohoto dokumentu CRD nebyla doposud zveřejněna, celkový obraz je neúplný, a proto nemůžeme plnohodnotně reagovat.

Odpoověď: Zveřejňování dokumentu CRD ve dvou částech není postupem, který by agentura běžně uplatňovala, ale má tu výhodu, že díky němu lze do jisté míry vykompenzovat vzniklou časovou ztrátu. Agentura věnovala značnou péči tomu, aby v části I dokumentu CRD přesně prezentovala hlavní vznesené připomínky a aby je doplnila návrhem stanoviska vyplývajícím z našeho posouzení všech připomínek. Část I je proto přiměřeným podkladem pro vyžádání si reakcí na toto stanovisko a je pravděpodobně snazší se seznámit s tímto dokumentem než s částí 2, která má 500 stran.

Oddíl a) odst. 2) (s. 5)

LAA obecně podporuje návrh iniciovat další konzultaci s cílem pozměnit základní nařízení, ale tato konzultace musí být provedena velice rychle: konec konců oznámení ANPA 14-2006 bylo vydáno před čtyřmi roky a reakcí na něj byla výzva ke změně základního nařízení. Za účelem prosazování tolik potřebných inovací v odvětví letectví musí agentura EASA rychle jednat, aby vytvořila prostředí pro konstruktéry a výrobce ultralehkých letadel, ve kterém by mohli působit bez omezení souvisejících s náklady a zdroji v důsledku stávajících systémů oprávnění DOA/POA, a zároveň zajistila přiměřenost nákladů a provozních přínosů pro koncového uživatele.

Oddíl b) (s. 6+)

LAA obecně podporuje změny provedené ve srovnání s oznámením NPA 2008-07. Je třeba znovu zdůraznit, že odvětví letectví naléhavě potřebuje, aby tyto návrhy byly realizovány. Existuje naléhavá potřeba vydat nové normy CS-LSA, CS-23 Lehká (Lehká letadla), CS-„Standardní opravy a změny“ a revidované CS-VLA (Velmi lehká letadla) a CS-22 (nejpozději do doby, kdy budou zveřejněny změny části 21.).

Odpoověď: Agentura děkuje autorovi připomínek za jeho podporu a navrhuje pokračovat v realizaci různých následných úkolů (např. MDM.032 písm. d) a BR.010) v souladu se zveřejněným plánem předpisové činnosti. Hledáme veškeré možné způsoby, jak plnění těchto úkolů urychlit. První norma, CS-LSA, bude zveřejněna již na začátku roku 2011. Ostatní normy jsou uplatňovány prostřednictvím zvláštních podmínek.

Oddíl b) odst. 6) (s. 9) (Kvalifikované subjekty)

Ocenili bychom, kdyby „výzvy k podání nabídek v nabídkovém řízení“ v tomto případě byly rozsáhleji inzerovány. Současný postup zveřejňování výzev k podání nabídek na vaší internetové stránce bez předchozího oznámení je neefektivní. Bylo by eventuálně možné uvažovat o službě rozesílání emailů předplatitelům, v jejímž rámci by byl před zveřejněním výzvy k podání nabídek v nabídkovém řízení všem předplatitelům rozeslán email?

Odpoověď: Otevřené výzvy k podání nabídek v nabídkovém řízení jsou zveřejněny Úřadem pro úřední tisky Úředního věstníku Evropské unie a jsou při zveřejnění umístěny na [internetovou stránku agentury EASA pro zadávání veřejných zakázek](#). Předplatné pro oznamování emailem prostřednictvím internetové stránky agentury EASA není možné.

Lze se ovšem stát předplatitelem elektronické databáze oznamování veřejných zakázek (Tenders Electronic Database, TED), v níž jsou zveřejněny všechny výzvy k podání nabídek v nabídkovém řízení v úředních jazycích Evropské unie. Informace a pokyny k přístupu a oznamování na základě konkrétních profilů vyhledávání lze najít na adrese: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt (německý Úřad pro civilní letectví)

Obecná ustanovení

V několika bodech je uveden odkaz na bod 21A.14 písm. b) nebo c) prostřednictvím formulace „letadla definovaná v bodě 21A.14 písm. b) a c)“. Je správné, že tato formulace definuje kategorii

letadla a nevyplývá z ní, že konstrukce letadla byla skutečně schválena podle bodu 21A.14 písm. b) nebo c)? Odpověď na tuto otázku pomůže porozumět tomu, zda z výhod nového systému (např. výroba podle hlavy L, letadlové části vyráběné vlastníkem) mohou těžit také typy letadel, jejichž konstrukce byla schválena před touto změnou pravidla nebo na základě normy vyšší úrovně v rámci úplného schváleného oprávnění DOA.

Odpověď: Jestliže se v těchto požadavcích odkazuje na „letadlo definované v bodě 21A.14 písm. b) nebo c)“, je tím definována kategorie výrobků stanovených v tomto bodě. Tento odkaz by se proto stal použitelným také pro výrobky, které již byly schváleny v souladu se současnými pravidly. V tomto stanovisku je výše uvedený odkaz nyní případně nahrazován kategoriemi ELA1 a ELA 2, v souvislosti s nimiž jsou v tomto stanovisku navrženy definice pro provedení změn nařízení č. 1702/2003.

bod 21A.14 písm. b) a písm. c)

Tento bod upravuje také problematiku motoru a vrtulí. Jaký je jejich vztah k hlavě L a bodu 21A.307 písm. b) a c), pokud je konstrukce součástí letadla, nebo v případě, že konstrukce již byla schválena prostřednictvím projektové organizace (DO) nebo v souladu s hlavou J? Je například možné vyrobit motor pro letadlo podle bodu 21A.14 písm. b) nebo c) či podle hlavy L? Může za výrobu letadlových částí pro tento motor odpovídat také vlastník letadla?

Odpověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Část této připomínky tedy již není relevantní.

Pokud jde o uvolnění do provozu letadlových částí, u kterých není vyžadován formulář 1 EASA, účelem je skutečně umožnit zastavění těchto částí, pokud vyhovují schválené konstrukci. Například části pro motory do automobilů, které jsou schváleny společně s letadlem, lze zastavět na odpovědnost vlastníka letadla.

bod 21A.377 písm. b) a písm. c)

V oddílu B-Materiál, byl v nedávné době vypuštěn nálezný třetí úrovně pro hlavu G. V tomto bodě se nyní objevuje znovu.

Odpověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.353 písm. b)

Společné projekční a výrobní organizace podle hlavy L – by vedle své základní oblasti působnosti nemohly podepsat dohodu s projekční organizací / výrobní organizací s jinou projekční organizací.

Odpověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.383 písm. c)

Odkaz „podle bodu 21A.307“ byl v příslušném textu hlavy G před několika lety vypuštěn, protože by neumožňoval splnění kritéria „výhradní shody“ / „prototypu“ ve formuláři 1 EASA.

Odpověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.385 písm. n)

Odkaz by měl být změněn z formulace „v rámci práv přiznaných podle bodu 21A.383 písm. f)“ na „... podle bodu 21A.383 písm. e)“.

Odpověď: Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L. Připomínka tedy již není relevantní.

bod 21A.439 Výroba částí pro opravy

V tomto odstavci by měla být řešena také možnost částí vyráběných na odpovědnost vlastníka letadla, jinak by tento odstavec byl v rozporu s bodem 21A.307 písm. b) a c).

Odpoověď: Připomínka se nepřijímá. Účelem odstavce 21A.307 není provedení změn v požadavcích na údržbu. Tato připomínka nespadá do rámce tohoto úkolu předpisové činnosti.

Hlava L – celkové hodnocení

Neshledali jsme žádné skutečné výhody, které by vyplývaly z vytvoření hlavy L.

- Jak je již zřejmé z bodů 21A.377 písm. b) a 21A-383 písm. c), existuje značné riziko, že se tato hlava, aniž to bylo původně zamýšleno, bude lišit od příslušných požadavků hlavy J nebo hlavy G. Hlava L, je-li skutečně potřebná, by měla řešit pouze spojení samostatných oprávnění DOA a POA do jednoho společného oprávnění, zatímco požadavky jako takové by měly být ponechány v hlavě J a v hlavě G.

- Kde máme spatřovat nějaké výhody pro odvětví letectví? Uvažované snížení nákladů by mohlo být z dlouhodobého hlediska okrajové, neboť požadavky, které mají být sledovány, se nemění a je pravděpodobné, že v tomto procesu dohledu dojde k rozštěpení společné působnosti na funkci vykonávanou agenturou EASA (část oprávnění DOA) a funkci, již plní vnitrostátní letecké úřady (část oprávnění POA).

Odpoověď: Agentura souhlasí s tím, že navrhovaná hlava L nevnáší zásadní rozlišení do jednotlivých požadavků oprávnění DOA a oprávnění POA. V čl. 20 odst. 2 písm. b) bodě ii) základního nařízení již existuje možnost převést odpovědnost za oprávnění POA na agenturu. Je tedy vyvozen závěr, že hlava L není dostatečným přínosem a neúměrně komplikuje pravidla, jak je vyjádřeno v této reakci. Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L.

(15) UK CAA (Příslušný letecký úřad Spojené království)

Strana 2 bod č.: III písm. 4) a bod č. IV

Připomínka: CAA se těší na převzetí části II dokumentu CRD a poté se komplexněji vyjádří ke všem návrhům, a to v části I i v části II.

V následujícím textu jsou uvedeny některé příklady vysvětlující, proč je potřeba se seznámit s dokumentem CRD jako celkem:-

Prohlášení na straně 4, že „oznámení NPA bylo přijato se smíšenými pocity“, by mělo být zasazeno do patřičného kontextu uvedením připomínky a odpovědi agentury EASA.

Odpoověď: Mnozí autoři připomínek se vyjádřili v obdobném smyslu, že návrh je krok správným směrem, ale že jsou zároveň přesvědčeni, že nepřináší řešení, jež očekávali, tedy řešení obdobné systému LSA uplatňovanému Federálním leteckým úřadem (FAA). Vzhledem k tomu, že by to vyžadovalo změnu základního nařízení, byla navržena druhá fáze, která má být realizována prostřednictvím úkolu BR.010.

Odkaz na deregulaci určitého segmentu odvětví lehkých letadel na straně 5 se zdá být v rozporu se zásadami Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organisation, ICAO) a s otázkou mezinárodního osvědčení letové způsobilosti. Vydání osvědčení letové způsobilosti Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) vyžaduje, aby fyzická osoba nebo organizace převzaly odpovědnost za určitý výrobek nebo letadlovou část.

Odpoověď: Shoda s normami ICAO je důležitým aspektem, ale její prosazování musí být vyvážené a musí brát zároveň patřičný zřetel na potřebu dalšího rozvoje odvětví všeobecného letectví za předpokladu zajištění přiměřené úrovně bezpečnosti.

Odkaz na straně 5 odstavec a) pododstavec 2 druhá odrážka. Přestože se může situace jevit tak, že je v dokumentu CRD vyjádřen záměr harmonizovat budoucí změny základního nařízení s Federálním leteckým úřadem (FAA) Spojených států a kanadským Ministerstvem dopravy

(Transport Canada), uvědomujeme si, že harmonizaci je třeba rozšířit na návrh vypracovat další normy CS.

Odpoověď: Naším záměrem je harmonizovat procesy a normy, je-li to možné. Proces vypracování harmonizovaných norem by se mohl vyvinout takovým směrem, že by byla prospěšnější redukce norem.

Strana 5 odstavec 2 čtvrtá odrážka, Přijatelnost návrhů, aby u některých letadel ELA nebylo vyžadováno typové osvědčení motoru nebo vrtule, závisí na rozsahu a typu povoleného provozu. Tento návrh může být například přijatelný pro dvousedadlová po domácku vyrobená letadla, ale nikoli pro výkonnější letadla s oprávněním pro let podle přístrojů (Instrument Meteorological Conditions, IMC) (jako například Cessna 172 a PA-28 (!80).

Odpoověď: To by skutečně vyžadovalo přezkum v rámci navrhovaného úkolu BR.010.

Strana 6 písmeno: b) „Stanovisko k části 21 a změny ve srovnání s oznámením NPA“, odstavec 1
Připomínka: Původní koncepce v oznámení NPA 2008-07 se týkala neobchodního provozu. Z příkladu ve druhé větě vyplývá, že tato zásada nebyla zachována v navrhovaných změnách nastíněných v tomto dokumentu komentářů a odpovědí (Comment Response Document, CRD). Chtěli bychom tento aspekt vysvětlit.

Odpoověď: Kritéria pro uplatňování formuláře 1 EASA byla zpřísněna, a v důsledku toho umožňují pouze obchodní využití.

Strana 6 písmeno: b) odstavec 2, Poznámka pod záhlavím „CS-VLA“ (druhá odrážka)

Připomínka: Chtěli bychom poznamenat, že v rámci úkolu předpisové činnosti VLA.008 bude posuzována možnost rozšíření oblasti působnosti normy CS-VLA tak, aby její součástí byly rovněž normy Noc VFR (provoz v noci) a IMC (podmínky pro let podle přístrojů), a dále pak, že by tento krok mohl mít významný dopad na bezpečnostní výsledky tohoto letadla a vyžaduje pečlivé posouzení a harmonizaci s Federálním leteckým úřadem Spojených států (FAA) a kanadským Ministerstvem dopravy (Transport Canada).

Odpoověď: Souhlasíme s tím, že je třeba v rámci tohoto úkolu posoudit bezpečnostní dopad. Proces harmonizace norem s Federálním leteckým úřadem Spojených států (FAA) a kanadským Ministerstvem dopravy (TCCA) a zkušenosti předané těmito úřady budou důležitým faktorem.

Strana 7 písmeno: b) odstavec 2, Poznámka pod záhlavím „CS-23“ (třetí odrážka)

Připomínka: CS-23 Lehká a FAR-23 ve znění dodatku 7 představují normy, které vláda Spojených států zveřejnila dne 14. září 1969. Existuje shoda v tom smyslu, že mnohá letadla byla projektována a vyrobena podle této normy a některé si doposud udržují úroveň osvědčení podle původních národních předpisů, přičemž určité konstrukční změny jsou stále ještě projektovány podle těchto dřívějších požadavků. Jakékoli letadlo s významnými modifikacemi nebo jakékoli nové letadlo musí být ovšem od této doby projektováno podle pozdějších norem. To umožňuje výrobcům vzít v úvahu konstrukční otázky, které v dostatečné míře neupravuje předchozí verze předpisu FAR-23; jako je konstrukční únava materiálu a přípustná míra poškození u kompozitních konstrukcí. Normy JAR-23 (Joint Aviation Requirements – společné letecké předpisy) a CS-23 byly založeny na předpisu FAR 23-42 ze dne 4. února 1991. Jakýkoli návrh vytvořit normu pro osvědčení letové způsobilosti CS-23 Lehká by měl být založen na nejnovějších normách CS-23, u kterých je zřejmá jejich zásadní harmonizace s předpisem FAR-23.

Odpoověď: U letadel navržených a certifikovaných podle části 23 předpisu FAR ve znění dodatku 7 nebyla shoda s normativními kritérii zpochybňována a představují drtivou většinu současného letadlového parku. Domníváme se proto, že to může být norma letové způsobilosti pro letadla obdobné konstrukce; v případě, že budou požadavky nepřiměřené (jako např. kompozitní konstrukce), předpisová certifikační základna bude pozměněna.

Strana 7 písmeno: b) odstavec 2, Poznámka pod záhlavím „CS-22“ (čtvrtá odrážka)

Připomínka: CAA je přesvědčen, že v zájmu efektivity by jakýkoli postup směřující k racionalizaci konstrukčních norem CS-VLA a navrhované normy CS-23 Lehká měl být realizován před vytvořením nové normy, jako je CS-23 Lehká. Mělo by se jednat o harmonizační činnost v součinnosti s Federálním leteckým úřadem Spojených států (FAA) a kanadským ministerstvem dopravy (Transport Canada).

Odpoověď: Zavedení normy CS-23 Lehká na základě části 23 předpisu FAR ve znění dodatku 7 je považováno za pragmatický přístup, který by v pozdější fázi měl být přezkoumán a tato norma by případně měla být sloučena s jinými normami, jak se uvádí v dokumentu CRD.

Strana 8 odstavec č.: 3

Připomínka: V jaké fázi by bylo požadováno zjednodušené oprávnění DOA? Je pravděpodobné, že by bylo požadováno před vydáním osvědčení letové způsobilosti nebo povolení k letu?

Odpoověď: Oprávnění DOA by nebylo požadováno vůbec. Popsaný scénář ukazuje případ, kdy určitá společnost může zahájit činnost bez oprávnění DOA a v závislosti na typu podnikatelské činnosti přejít k oprávnění DOA za účelem docílení vyšší efektivity v procesu zachování letové způsobilosti.

Strana 10 odstavec č.: 6 „Kvalifikované subjekty“, (druhá odrážka): „žadatel by měl mít možnost navrhnout vybraný kvalifikovaný subjekt ke schválení agentuře“.

Připomínka: Chtěli bychom poznamenat, že správní rada agentury EASA musí teprve přijmout politiku týkající se systému kvalifikovaných subjektů. CAA navrhuje, aby jedním z faktorů, které budou muset být posuzovány, bylo to, zda si žadatelé mohou k získání souhlasu zvolit cestu „nejmenšího odporu“ a do jaké míry by agentura měla z hlediska jazykových a kulturních výhod přiřazovat oprávněný kvalifikovaný subjekt na základě zeměpisné polohy. Standardizace bude mít také rozhodující význam.

Odpoověď: Politika uplatňování kvalifikovaných subjektů bude muset vytvořit také rovné podmínky, které prostřednictvím standardizace zamezí využívání cesty „nejmenšího odporu“ při certifikaci.

Strana 11 písmeno b) odstavec 7

Připomínka: V revidovaném návrhu je vyžadován formulář 1 EASA pouze pro letadlové části základní konstrukce, letadlové části tvořící systémy řízení letu nebo letadlové části s omezenými provozními lhůtami a vlastníci letadel ELA 1 jsou povinni předložit prohlášení o shodě se schválenou konstrukcí. Jakékoli letadlo, které je způsobilé pro získání osvědčení letové způsobilosti podle norem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), musí používat letadlové části, jež jsou k dispozici s formulářem 1 EASA; omezené výrobní postupy mohou realizovat organizace náležitě oprávněné k údržbě. Pokud jde o vlastníky, kteří jsou povinni předkládat prohlášení o shodě, není jasné, kdo by měl převzít odpovědnost. U letadel, jež jsou takto modifikována, by mělo být podmínkou získání povolení k letu a tato letadla by neměla být používána k obchodnímu provozu.

Odpoověď: Revidovaný návrh zachoval znění původního návrhu pro kategorii ELA2 a v návrhu pro kategorii ELA1 posílil omezující prvky. Vlastník předloží prohlášení o shodě a ponese odpovědnost za přijetí letadlových částí použitých při výrobě jeho letadla.

Strana 14 písmeno b) odstavec 10, harmonizace s Federálním leteckým úřadem (FAA)

Připomínka: CAA souhlasí s tím, že pokud žadatelé mimo rámec agentury EASA neuzavřou zvláštní dohody, nebude možné, aby agentura EASA plnila funkci státu projekce. Tento aspekt bude zdůrazněn především v případě výrobků, které jsou schváleny ve Spojených státech jako

letadla spadající do kategorie LSA podle norem Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a jež jsou posuzovány z hlediska vydání osvědčení letové způsobilosti ICAO agenturou EASA.

Odpoověď: Agentura bere tuto skutečnost na vědomí. Tato otázka vyžaduje další posouzení.

Strana 14 odstavec č.: 2, poslední věta

Připomínka: Prohlášení v tom smyslu, že „Evropský přístup prosazující osvědčení pro zvláštní účely (RTC) nebo typové osvědčení (TC) pro kategorii LSA nebude bránit vývozu evropských LSA do Spojených států, pokud nebude získáno jakékoli jednotlivé osvědčení letové způsobilosti“, plně nerozumíme. Mělo by být podáno další vysvětlení.

Odpoověď: Toto prohlášení souvisí s citacemi z příkazu 8130.2F prezentovaného v tomto odstavci v části I dokumentu CRD. Vzhledem k tomu, že tento typ letadla je způsobilý pro certifikaci, nebo k němu bylo dokonce vydáno typové osvědčení (typové osvědčení pro zvláštní účely) agentury EASA, jednalo by se o „obdobné osvědčení v zemi původu“.

Dané letadlo by tedy bylo způsobilé pro vydání zvláštního osvědčení letové způsobilosti v kategorii LSA.

(16) Jeden rakouský člen výboru agentury EASA

Obecná připomínka / Odůvodnění:

Vzhledem ke skutečnosti, že nebyl zveřejněn celý dokument CRD – část s připomínkami a odpověďmi agentury EASA ještě chybí (na domovské internetové stránce agentury EASA není k dispozici) – lhůta pro podání připomínek se jeví jako příliš krátká.

Návrh:

S ohledem na to, že část tohoto dokumentu CRD, včetně připomínek zúčastněných stran, a rovněž odpovědi agentury EASA, nebyly doposud zveřejněny, je třeba prodloužit lhůtu pro podání připomínek.

Odpoověď: Připomínka se nepřijímá. Zveřejňování dokumentu CRD ve dvou částech není postupem, který by agentura běžně uplatňovala, ale má tu výhodu, že díky němu lze do jisté míry vykompenzovat vzniklou časovou ztrátu. Agentura věnovala značnou péči tomu, aby v části I dokumentu CRD přesně prezentovala hlavní vznesené připomínky a aby je doplnila návrhem stanoviska vyplývajícím z našeho posouzení všech připomínek. Část I je proto přiměřeným podkladem pro vyžádání si reakcí na toto stanovisko a je pravděpodobně snazší se seznámit s tímto dokumentem než s částí II dokumentu CRD, která má 500 stran.

Hlava B

bod 21A.14

Připomínka/Odůvodnění/Návrh:

Definice v té podobě, v níž jsou uvedeny v tomto odstavci, by měly být v souladu s definicemi, jež mají být používány ve všech ostatních příslušných částech prováděcích pravidel.

Definice kategorie ELA 1 v části M by měla být v souladu s definicí v části 21.

Odpoověď: Návrh změny části M je předložen v tomto stanovisku.

písm. c) odst. 7. pístový motor

Připomínka: Je pro všechny typy pístových motorů, i pro ty, které se nepoužívají pro výroby podle bodu 21A14 písm. c), certifikační proces možný i v případě velice složitých motorů se systémy FADEC (číslíkové systémy automatického řízení motoru s plnou autoritou) a turbodmychadlovými systémy?

Odpoověď: Připomínka se přijímá. Bod 21A.14 písm. c) byl opraven tak, aby povoloval pouze motory a vrtule nainstalované na letadle definovaném v bodě 21A.14 písm. c)

bod 21A.47

Mělo by být vyjasněno, zda je možný převod typového osvědčení pro letadlo, v jehož případě agentura schválila certifikační program, pokud nejsou splněny kvalifikační předpoklady pro způsobilost podle bodu 21A.14 a nový držitel technického osvědčení není držitelem schválených alternativních postupů (AP) oprávnění DOA nebo držitelem oprávnění DOA. (Viz také bod 21A.116)

Odpoověď: Jestliže agentura schválí určitý certifikační program, jsou kvalifikační požadavky na způsobilost splněny. To je ošetřeno změnou bodu 21A.14.

Převod by však byl možný pouze v případě, že dotčená fyzická osoba nebo právnická osoba je schopna plnit povinnosti stanovené v navrhované změně bodu 21A.47 (Viz dokument CRD 2008-06).

Hlava D

bod 21A.98 písm. a)

Připomínka/Odůvodnění:

Tento pododstavec není jasný. Použitelnost – jak je zde uvedeno – je zavádějící a může vést k odlišným výkladům. V případě, že se žadatelé seznamují s tímto odstavcem ve spojení s bodem 21A.14, to pro ně může být matoucí.

Návrh:

Pro odstavec o použitelnosti navrhujeme použít odrážky.

Odpoověď: Připomínka se částečně přijímá. Odstavec byl přeformulován s cílem zlepšit jeho srozumitelnost.

Hlava D

bod 21A.98 písm. b) a písm. c)

Připomínka

Chtěli bychom vznést všeobecnou připomínku, že uplatňování certifikačních specifikací pro obecná oprávnění uvedená v tomto pododstavci, není v souladu se základním nařízením č. 216/2010 a překračuje pravomoci spadající do odpovědnosti agentury EASA.

Odpoověď: Obsahem navrhovaných certifikačních specifikací pro standardní opravy budou konkrétní opravy nebo modifikace, nikoli obecné souhlasy. Je odpovědností agentury EASA vypracovat certifikační specifikace a přijatelné způsoby průkazu, které se použijí v certifikačním procesu (článek 19 základního nařízení). Pro certifikaci standardních změn proto budou vypracovány tyto nové certifikační specifikace.

Hlava L

Připomínka/Odůvodnění:

Tuto hlavu nepodporujeme, neboť vytváří větší byrokratickou zátěž pro odvětví letectví, což je vyjádřeno v těchto požadavcích.

Hlava L by měla obsahovat pouze tyto prvky: oblast působnosti, způsobilost, použitelnost, vydání oprávnění a převod oprávnění.

Tato hlava by neměla obsahovat podrobné požadavky na schvalování oprávnění DOA a oprávnění POA. Měl by zde být uveden pouze odkaz na hlavu F, G nebo J.

Proces udělování oprávnění by se od této hlavy neměl lišit a měl by být možný proces udělování méně složitých oprávnění organizace k výrobě a alternativní postupů udělování oprávnění DOA. Uvedeny by zde měly být pouze požadavky méně omezující než ty, které jsou obsaženy v hlavě F, hlavě G nebo hlavě J

Odpoověď: Agentura souhlasí s tím, že navrhovaná hlava L nevnáší zásadní rozlišení do jednotlivých požadavků oprávnění DOA a oprávnění POA. V čl. 20 odst. 2 písm. b) bodě ii) základního nařízení již existuje možnost převést odpovědnost za oprávnění POA na agenturu. Je tedy vyvozen závěr, že hlava L není dostatečným přínosem a neúměrně komplikuje pravidla, jak je vyjádřeno v této reakci. Agentura se rozhodla stáhnout návrh hlavy L.

bod 21A.436 Standardní opravy

Použitelnost: Viz odpověď na bod 21A.98

Odpoověď: Připomínka se částečně přijímá. Bod byl přeformulován s cílem zlepšit jeho srozumitelnost.

Norma CS-23 Lehká:

Připomínka: Tento bod by měl být vysvětlen, pokud mají být navrhovaná použitelnost a technický obsah v souladu s přílohou 8 ICAO

Odpoověď: Norma CS-23 Lehká by měla být v souladu s přílohou 8 ICAO.