



DICTAMEN N° 01/2011

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 18 de marzo de 2011

sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión de 24 de septiembre de 2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción

y

sobre un Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (CE) N° 2042/2003 de la Comisión sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas

«proceso ELA» y «cambios y reparaciones estándar»

Resumen

Este Dictamen afecta principalmente a la aviación general y trata los siguientes asuntos:

Se introduce un proceso de certificación más simplificado y proporcionado para Aeronaves Ligeras Europeas (ELA). Un solicitante para una certificación de tipo de aeronave ELA1 (por ejemplo aviones por debajo de 1 200 kg) puede utilizar un programa de certificación para mostrar su capacidad de diseño. Esto eliminará la necesidad para las pequeñas empresas de superar el oneroso y prolongado proceso administrativo de obtener una aprobación de organización de diseño (DOA) realizando al mismo tiempo el proceso de certificación. Este cambio supondrá un beneficio para los nuevos solicitantes de una certificación de tipo de aeronave ELA1.

Se introduce un concepto de «Cambios estándar y reparaciones estándar». El nuevo concepto elimina la necesidad de llevar a cabo el proceso de aprobación de diseño para cambios y reparaciones que se consideren estándar. Con dicho objetivo, se incluirá en una nueva especificación de certificación (CS) un catálogo de cambios y reparaciones estándar. El nuevo concepto reducirá la carga administrativa al tiempo que mantendrá un alto grado de seguridad. Todos los propietarios y operadores de pequeñas aeronaves pueden beneficiarse de esta norma.

Según las normas actuales el formulario EASA 1 es un requisito previo para la instalación de todos componentes de repuesto en una aeronave. Sin embargo, algunos componentes y equipos en la aeronave ELA se producen en sectores regulados ajenos a la industria aeronáutica. Los fabricantes no regulados no pueden adjuntar a dichas piezas un formulario EASA 1. Para las aeronaves nuevas, esto no supone un problema ya que la aceptación de los componentes está cubierta por la organización de producción aprobada del fabricante de aeronaves. Sin embargo, los componentes de repuesto normalmente se obtienen directamente de la fuente. Para cumplir con obligación de incorporar un formulario EASA 1, estos componentes, no obstante deben ponerse a la venta a través de organizaciones de producción aprobadas en las que su valor añadido no siempre es inminente. Este Dictamen introduce la posibilidad para los propietarios de aeronaves ELA de aceptar para su instalación ciertos componentes, no críticos para la seguridad, sin un formulario EASA 1. El objetivo de este cambio es reducir la carga reglamentaria a un nivel proporcional a los riesgos de seguridad.

General

1. La finalidad del presente Dictamen es sugerir que la Comisión corrija el anexo al Reglamento (CE) n° 1702/2003¹ de la Comisión (en adelante, «Parte 21») y, en particular, introducir un proceso de certificación más simplificado y proporcionado para Aeronaves Ligeras Europeas (ELA). Para mantener la consistencia con la Parte 21, también se sugiere que la Comisión corrija el Reglamento (CE) n° 2042/2003² de la Comisión y los anexos Parte M y Parte 145.
2. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea³ (la «Agencia»), de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del Reglamento (CE) n° 216/2008⁴ (en adelante, el «Reglamento de base»).

II. Consulta

3. En años anteriores se ha producido una reducción de la actividad de aviación de recreo «clásica» y el desarrollo del movimiento micro-ligero en Europa. Los comentarios del sector y los operadores sugieren que el marco de trabajo normativo aplicado a las aeronaves recreativas se ha ido haciendo más pesado con el tiempo para la naturaleza de las actividades implicadas y supone una pesada carga normativa para diseñadores y fabricantes de estos tipos de aeronaves.
4. La Agencia creó la tarea de elaboración de reglamentación MDM.032 para tratar estos problemas. Debido a que la tarea presenta un ámbito amplio, la Agencia editó en 2006 un avance del NPA para discutir un concepto de reglamento mejorado en la aviación general. Los comentarios de este avance del NPA fueron utilizados por el grupo MDM.032 para desarrollar un concepto de reglamento mejorado en la aviación general. Este concepto trataba la aeronavegabilidad inicial y su mantenimiento, operaciones y otorgamiento de licencias para la aviación general.
5. La Agencia tomó también en consideración la introducción de la norma sobre Aeronave Deportiva Ligera (LSA) de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos que ha resaltado una reducción en la armonización entre la Agencia y la FAA en la regulación de la aviación recreativa. La mayoría de los tipos LSA en los Estados Unidos son de origen

¹ Reglamento (CE) n° 1702/2003 de la Comisión de 24 de septiembre de 2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 243, 27.9.2003, p. 6), en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) n° 1194/2009 de 30 de noviembre de 2009 (DE L 321, 6.12.2009, p. 5).

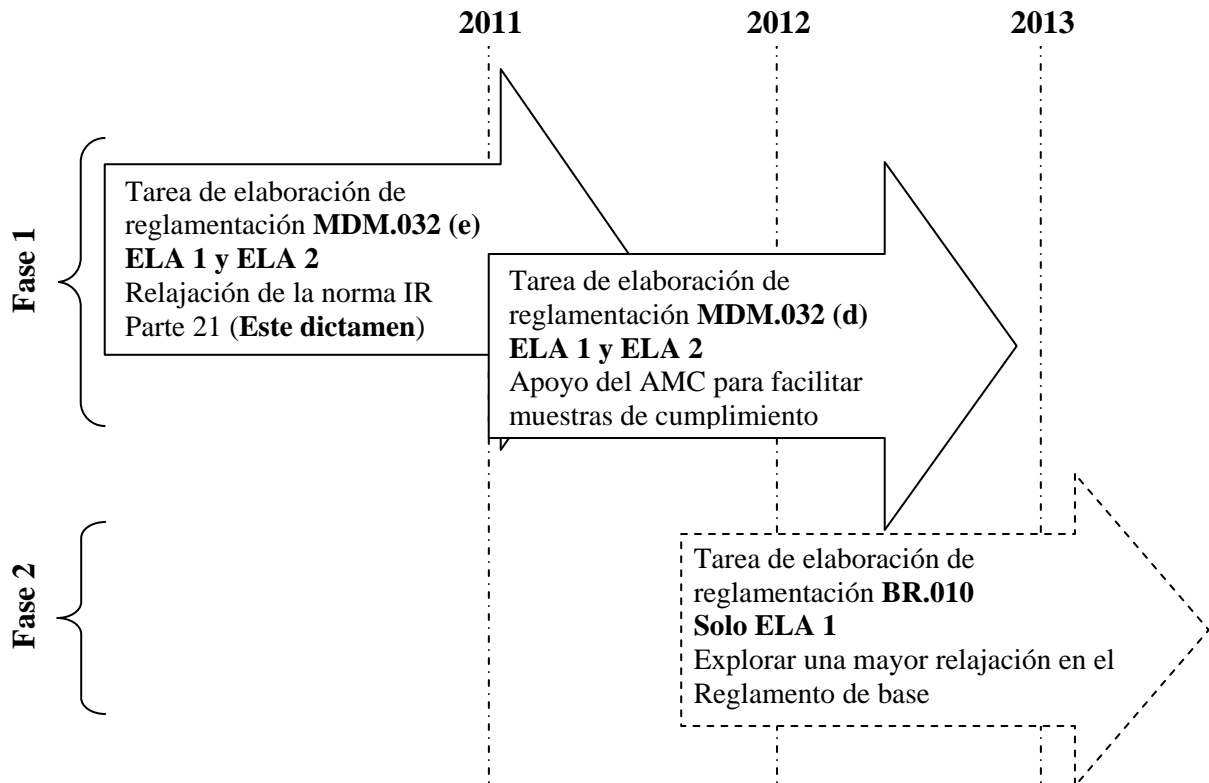
² Reglamento (CE) n° 2042/2003 de la Comisión de 20 de noviembre de 2003 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 315, 28.11.2003, p. 1), en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) n° 962/2010 de la Comisión de 27 de octubre de 2010 (DO L 281, 27.10.2010, p. 78).

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y documentación orientativa. EASA MB 08-2007 de 11/06/2007 («Procedimiento de reglamentación»).

⁴ Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79, 19/03/2008, p. 1), en su versión modificada por última vez por el Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009 (DO L 309, 24.11.2009, p. 51).

Europeo, pero no pueden operar legalmente en la UE a menos que posean un peso al despegue inferior a los 450 kg (y en consecuencia se enmarquen dentro del anexo II del Reglamento de base) o hayan sido certificados como CS-VLA (Avión muy ligero), o como algún código mayor.

6. Como subconjunto del concepto para un reglamento mejorado para la aviación general, se discutieron en el grupo MDM.032 varias opciones para la aeronavegabilidad inicial. Con la publicación del NPA 2008-07 el 18 de abril de 2008, el grupo propuso lo siguiente para la aeronavegabilidad inicial:
 - Sin cambios en el ámbito de las aeronaves del anexo II (en particular las micro-ligeras) del Reglamento (CE) nº 1702/2003 de la Comisión (en adelante, «Parte 21») y mantener dichas aeronaves fuera del ámbito de este Reglamento.
 - Crear un régimen reglamentario más ligero basado en un nuevo proceso para las aeronaves ligeras europeas (ELA) e introducir un concepto de cambio y reparación estándar.
 - Subdividir el régimen reglamentario ligero para la ELA en dos procesos:
 - o ELA1 para aviones, planeadores o motoveleros que no se clasifiquen como aeronaves motopropulsadas complejas hasta un peso máximo al despegue de **1 200 kg**.
 - o ELA2 para aviones, planeadores o motoveleros que no se clasifiquen como aeronaves motopropulsadas complejas hasta un peso máximo al despegue de **2 000 kg**.
7. El nuevo proceso propuesto en el NPA 2008-07 para la ELA resultaba un nuevo proceso más simple para la regulación de la aeronave y los productos relacionados, así como para los componentes y equipos. La intención fue continuar la expedición certificados de tipo para el tipo y certificaciones de aeronavegabilidad para la aeronave concreta. Esto implica que el nuevo proceso seguirá los principios existentes de la Parte 21.
8. En la fecha de cierre de 18 de julio de 2008, la Agencia había recibido 843 comentarios de 79 autoridades de aviación nacionales, organizaciones profesionales y empresas privadas.
9. Muchos comentaristas expresaron la opinión de que el NPA no lograba lo que deseaban, es decir una certificación comparable a lo que existe en los Estados Unidos (la norma sobre Aeronave Deportiva Ligera), que no incluye aprobaciones de organización o una implicación importante de la Administración Federal de Aviación (FAA) de los Estados Unidos. Sin embargo, estos comentarios procedían en su mayoría de implicados dentro del ámbito del proceso de ELA1.
10. Por ello, la Agencia propuso una modificación estratégica importante a las propuestas en el documento de respuesta a los comentarios (CRD) del NPA 2008-07. Se propuso una fase 2 paralela de reglamentación mientras que se exploraría una mayor relajación del régimen reglamentario para esta categoría de aeronave ELA1 en la tarea de elaboración de reglamentación BR.010, la cual está más cercana a las normas LSA de la FAA. Al mismo tiempo, las propuestas del NPA 2008-07 tanto para ELA1 como para ELA2 avanzarían para introducir lo antes posible una simplificación del proceso de certificación existente dentro de la Parte 21.



11. La Agencia decidió dividir la publicación del documento de respuesta a los comentarios (CRD) sobre el NPA 2008-07 para comunicar con mayor claridad este enfoque en dos fases y para proporcionar un resumen exhaustivo de las discusiones, conclusiones y la propuesta resultante para los cambios de la Parte 21 para la simplificación del proceso de certificación existente. Se tiene la convicción de que, a pesar de las reacciones adversas a esta división que se expresan también en el adjunto a este Dictamen, mejoró la consulta sobre esta estrategia y proporcionó al mismo tiempo un proceso más rápido para los cambios propuestos en este Dictamen sobre la Parte 21.
12. Una Parte II independiente del documento de respuesta a los comentarios sobre el NPA 2008-07 fue publicada el 25 de noviembre de 2010 en el que se incluían 843 comentarios, respuestas y el texto resultante de las nuevas especificaciones de certificación propuestas para aviones en el ámbito ELA1 hasta 600 kg (CS-LSA). Esta nueva CS-LSA debería publicarse a principios de 2011 y emplea estándares del sector utilizados también en las normas LSA de la FAA.
13. En la preparación de la fase 2 (tarea BR.010) que propuso la Agencia, se ha llevado a cabo un estudio sobre los sistemas reglamentarios nacionales existentes para aeronaves microligeras en una serie de Estados miembros y datos de seguridad relacionados. La intención es comprobar si pueden extraerse lecciones de estos sistemas reglamentarios aplicados a las categorías de aeronaves cercanas a los aviones ELA1. Los resultados de este estudio se utilizarán para explorar las opciones en la tarea BR.010.
14. Los pro y los contra del curso elegido por la Agencia para avanzar en el cambio de la Parte 21 que se propone en este Dictamen son:
 - Simplificación del proceso de certificación existente para todas las aeronaves en el rango ELA1 y ELA2 al tiempo que se mantiene el certificado de tipo o el certificado de tipo restringido.

- Los cambios están disponibles lo antes posible a partir de este proceso de elaboración de reglamentación.
 - Se introduce el concepto de «Cambios estándar» y «Reparaciones estándar» para:
 - a. Aeronaves ELA1, ELA2;
 - b. Aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) de 5 700 kg o inferior, y
 - c. Aerogiros de 3 175 kg MTOM o menos.
 - La propuesta no se considera la solución óptima para ELA1 y se requiere tiempo adicional para desarrollar una nueva propuesta.
 - El reglamento de «Tarifas y cargos» adoptado por la Comisión permanece aplicable incluso aunque es considerado por los implicados como un obstáculo importante para la certificación de una nueva aeronave, o para la certificación de cambios o reparaciones a las aeronaves existentes. Se propuso utilizar la financiación basada en una pequeña tarifa procedente de los billetes aéreos; igual que lo utilizado en los Estados Unidos. Dicho sistema aseguraría la financiación del sistema de AESA sin aumentar de forma notable el precio del billete aéreo.
15. Las reacciones al documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I se incluyen en el anexo a este Dictamen y ofrecen, por motivos prácticos, una traducción o un resumen exhaustivo de algunas reacciones. Un total de siete asociaciones del sector de ELA1 de la aviación general, seis autoridades europeas, la FAA y dos particulares ofrecieron sus comentarios.
16. Especialmente los implicados activos en la categoría ELA1 expresaron su desacuerdo con la propuesta actual. En su opinión no proporcionará la necesaria relajación para su comunidad y además llevará demasiado tiempo desarrollar este cambio. La Agencia ya expresó en el documento de respuesta a los comentarios que resulta claro que los cambios propuestos dentro de la Parte 21 no ofrecerán la solución final. Por ello, se propuso un seguimiento para revisar las opciones, allí donde fueran necesarios cambios al Reglamento de base. Sin embargo, esto se consideró independiente de la propuesta incluida en este Dictamen.
17. Las reacciones al documento de respuesta a los comentarios Parte I indican que la aprobación combinada de diseño y producción según lo propuesto en una nueva Subparte L de la Parte 21 se considera que no proporciona los beneficios esperados para el sector. La Subparte L propuesta se considera demasiado complicada. A largo plazo llevaría a inconsistencias con las subpartes existentes en la Parte 21 para DOA y POA. También se considera que añade más burocracia. La Agencia consideró estas reacciones y concluyó que la nueva Subparte L, que solamente es aplicable a aeronaves dentro del criterio de ELA1 y ELA2, complicaba en exceso la Parte 21 con poca o ninguna ventaja para las organizaciones. También resulta evidente que la propuesta para la aprobación de diseño y producción combinados dependía de la aplicación del artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base por un Estado miembro. Solo si un Estado miembro hubiera solicitado que la Agencia tome la responsabilidad de una aprobación de organización de producción específica en dicho Estado miembro, podría emitirse una aprobación combinada. De hecho, con la existencia del artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base, una aprobación de diseño y producción combinados ya es posible dentro de las reglas de aplicación actuales. Cuando un Estado miembro ha acordado utilizar esta disposición, la Agencia combina la supervisión del POA y DOA y finalmente emite una aprobación combinada. Por ello, se ha retirado la Subparte L propuesta.

III. Contenido del Dictamen de la Agencia

18. El presente Dictamen tiene en cuenta en lo posible las sugerencias realizadas por los implicados y autoridades que participaron en la consulta y reaccionaron al documento de respuesta a los comentarios Parte I del NPA 2008-07. Las correcciones al cambio propuesto al Reglamento (CE) n° 1702/2003 y al anexo I (Parte 21) del documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I se presentan a continuación para cada apartado, cuando sea aplicable. Las correcciones editoriales no se mencionan explícitamente.

19. **1702/2003**

Se introduce una definición de ELA1 y ELA2 en el artículo 1 para mejorar la comprensión de los requisitos en la Parte 21.

20. **Parte 21**

21A.14 Demostración de la capacidad

El texto resultante de la Parte 21 en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I cambió incorrectamente el apartado 21A.14 (c) de forma similar al 21A.14 (b) con respecto a motores y hélices. Este apartado solo debería permitir el programa de certificación para motores y hélices instalados en aeronaves a las que se haga referencia en este apartado. Los apartados 21A.14 (b) y (c) se corrigen y simplifican empleando la definición para ELA1 y ELA2 incluidas en el artículo 1.

21A.35 Ensayos en vuelo

En el apartado (b) se incluyen las aeronaves ELA1 y ELA2 en consonancia con el texto resultante del documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I.

21A.90A Ámbito

Este apartado se renumera y se añaden los cambios estándar al ámbito de esta Subparte.

21A.90B Cambios estándar

El requisito se rehace y renumera (en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I, consulte el apartado 21A.98) con el objetivo de separar claramente el proceso de aprobación para cambios de los cambios estándar que no necesitan dicho proceso de aprobación. El texto también se simplifica al usar las definiciones para ELA1 y ELA2 introducidas en el artículo 1.

21A.112B Demostración de la capacidad

Se introduce la referencia al nuevo apartado 21A.14(c) en consonancia con el texto resultante del documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I.

21A.116 Transferencia

Se ha modificado el requisito para la aeronave ELA1 en consonancia con el texto resultante en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I.

21A.307 Aptitud de componentes y equipos para la instalación

El texto resultante en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I, contenía incorrectamente un apartado (c) que ya se cubría en el apartado (b). Por lo tanto, este apartado se elimina.

Se rehace el requisito, aprovechando las definiciones para ELA1 y ELA2 introducidas en el artículo 1. Además, se añade un requisito de identificación específico para elementos fabricados bajo la responsabilidad del propietario.

SUBPARTE L — Aprobación combinada de organizaciones responsables del diseño y producción de aeronaves definidas en los apartados 21A.14 (b) y (c)

Se ha retirado la propuesta para esta nueva Subparte.

21A.431A Ámbito

Este apartado no se ha cambiado en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07, pero se ha reenumerado y se han añadido las reparaciones estándar al ámbito de la presente Subparte.

21A.431B Reparaciones estándar

El requisito se vuelve a redactar y numerar (en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I consulte el apartado 21A.436) con el objetivo de separar claramente el proceso de aprobación para reparaciones de las reparaciones estándar que no necesitan dicho proceso. El texto también se simplifica al usar las definiciones para ELA1 y ELA2 introducidas en el artículo 1.

21A.432B Demostración de la capacidad

Se ha modificado el requisito para incluir la opción de utilizar un programa de certificación para demostrar la capacidad para las aeronaves ELA1 en consonancia con el texto resultante en el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I.

21A.439 Producción de componentes para reparación

Este requisito se cambió inicialmente para incluir la nueva Subparte L. Se ha retirado, y por ello no existen cambios para este apartado.

21A.441 Realización de la reparación

Este requisito se cambió inicialmente para incluir la nueva Subparte L. Se ha retirado. La frase «organizaciones de mantenimiento aprobadas» se ha cambiado por una referencia a la Parte M y Parte 145 para eliminar las restricciones no intencionadas a la Parte M y Parte 145.

SUBPARTE P y SUBPARTE Q

Los cambios propuestos a los apartados de estas subpartes se han retirado al retirarse los de la Subparte L.

SECCIÓN B

Los cambios propuestos a los apartados de estas subpartes se han retirado al retirarse los de la Subparte L.

21. Más allá del cambio al apartado M.A.501(a) incorporado en el Reglamento (CE) nº 1056/2008, los cambios al Reglamento (CE) nº **2042/2003** de la Comisión se proponen por consistencia con el Reglamento nº 1702/2003. Dichos cambios tienen en cuenta la nueva definición de ELA1, la nueva categoría de los componentes en 21A.307 (b) y la introducción de los cambios y reparaciones estándar.

El artículo 2(k) se modifica para coincidir con la definición de ELA1 con la nueva definición propuesta para el Reglamento 1702/2003 en este Dictamen. Estos cambios favorecerán el uso total de las posibilidades ahora ofrecidas en la Parte 21.

22. **Parte M**

M.A.302 Programa de mantenimiento de aeronaves

Se modifica el apartado (d) para asegurarse de que las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad incluidas en las especificaciones de certificación para los cambios y reparaciones estándar se tienen en cuenta en el programa de mantenimiento.

M.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones

Este apartado se modifica para que incluya las especificaciones de certificación expedidas por la Agencia para los cambios y reparaciones estándar.

M.A. 502 Mantenimiento de elementos

Se modifica este apartado para establecer las condiciones bajo las cuales los elementos referenciados en 21A.307 (b) deben mantenerse, y para clarificar que estos elementos no son elegibles para la expedición de un formulario EASA 1 posterior al mantenimiento.

M.A. 613 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento.

Este apartado se modifica para clarificar que los elementos referenciados en 21A.307 (b) no son elegibles para la expedición de un formulario EASA 1 después del mantenimiento.

M.A.614 Registros de mantenimiento

Se modifica el apartado (b) para hacerlo compatible con los datos utilizados para los cambios y reparaciones estándar que no siguen el proceso de aprobación incluido en la Parte 21.

M.A.710 Revisión de aeronavegabilidad

Se modifica la redacción del apartado (a) (6) para asegurar la consistencia con el concepto de cambios y reparaciones estándar.

M.A.802 Certificado de aptitud para el servicio un elemento

Este apartado se modifica para clarificar que los elementos referenciados en 21A.307 (b) no son elegibles para la expedición de un formulario EASA 1 después del mantenimiento.

M.A.902 Validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad

Se modifica la redacción del apartado (b) (5) para asegurar la consistencia con el concepto de cambios y reparaciones estándar.

23. Parte 145

145.A.42 Aceptación de elementos

Se modifica el apartado (a) para incluir los elementos referenciados en 21A.307 (c) y las condiciones bajo las cuales pueden instalarse estos elementos.

145.A.50 Certificación de mantenimiento

Este apartado se modifica para clarificar que los elementos referenciados en 21A.307 (b) no son elegibles para la expedición de un formulario EASA 1 después del mantenimiento

145.A.55 Registros de mantenimiento

Se modifica el apartado (b) para hacerlo compatible con los datos empleados para los cambios y reparaciones estándar.

145.A.65 Política de seguridad y calidad, procedimientos de mantenimiento y sistema de calidad

Se modifica la redacción del apartado (b) para asegurar la consistencia con el concepto de cambios y reparaciones estándar.

Colonia, 18 de marzo de 2011

P. GOUDOU
Director Ejecutivo

ANEXO: Reacciones al documento de respuesta a los comentarios 2008-07

(1) Un particular envió los siguientes comentarios:

- Es de lamentar que el «concepto de legislar mejor» inicial haya resultado únicamente en ajustes de las normas de la actual Parte 21. Estas propuestas tienen su mérito pero no rescatarán la AG. Se indica que un sistema nacional menos burocrático, como el «deutsche Luftrecht» o ampliar el anexo II a 2 000 kg de MTOW habrían proporcionado una mejor regulación de la AG.

Respuesta: La Agencia expresó en el documento de respuesta a los comentarios que resulta claro que los cambios propuestos dentro de la Parte 21 no ofrecerán la solución final. Por ello, se iniciará un seguimiento para revisar las opciones, allí donde fueran necesarios cambios al Reglamento de base. Estos cambios podrían tomar la dirección indicada en la reacción. Un cambio a nivel del Reglamento de base probablemente llevará su tiempo.

- El concepto actual de normas separadas para diseño, producción, licencias, mantenimiento y operaciones no se considera apropiado para la AG. Hace que las normas sean incomprensibles y demasiado voluminosas para los particulares y organizaciones implicados en la AG. ¿Por qué no es posible esbozar normas exclusivas para AG cuando, por otro lado es posible introducir nuevos estándares técnicos para clases de peso específicas?

Respuesta: La consecuencia de la enmienda propuesta dentro del Reglamento de base actual es que los principios no pueden cambiar. Por ello, permanecen las normas separadas para diseño y producción.

- **Tarifas y cargos** aún se aplican y elevadas para las organizaciones de AG. Se sugiere utilizar la financiación basada en una pequeña tarifa procedente de los billetes aéreos; igual que lo utilizado en los Estados Unidos. Dicho sistema aseguraría la financiación del sistema de AESA sin un aumento importante del precio de los billetes aéreos.

Respuesta: La Agencia remitirá la sugerencia a la Comisión para su consideración.

- **Demostración de la capacidad para el diseño.** La introducción del «Programa de certificación» se considera una mejora, siempre que se mantenga al mínimo. Además AP-DOA fue inicialmente un sistema inicialmente menos burocrático, pero a veces se implementa de tal forma que resulta inapropiado para pequeños proyectos. También se sugiere crear una «aprobación de diseño» para un particular en lugar de una DOA de organización.

Respuesta: La Agencia reconoce el problema que representa la actual implementación de los requisitos de la organización de diseño que podrían resultar demasiado exigentes para una organización de AG. Por ello, la Agencia propone en el documento de respuesta a los comentarios CRD 2008-07 desarrollar medios aceptables de cumplimiento para DOA que haría más sencillo el cumplimiento. La ventaja sería que los privilegios máximos estarían disponibles para la organización de diseño aprobada. La sugerencia para una «aprobación de diseño» para un particular no se ha considerado en esta fase debido a que el enfoque de la AESA es de aprobaciones para organizaciones.

- **Partes que no necesitan un formulario EASA 1.** Esto se considera un buen desarrollo.

Pregunta: ¿Por qué se requiere una aprobación para la instalación de equipos aprobados cuando ésta incluye también instrucciones para la instalación? El proceso de aprobación de instalación y los costes están dificultando la implementación de los equipos modernos como el FLARM que podrían mejorar la seguridad. ¿Cuántos accidentes tienen actualmente causas técnicas?

Respuesta: La Agencia agradece al comentarista el apoyo mostrado a la propuesta. Se apoya que la instalación de «cambios estándar» deba facilitarse para la AG. Por ello se incluye en esta propuesta (consulte el siguiente apartado). La Agencia está de acuerdo en que la mayoría de los accidentes de AG están relacionados a causas operativas.

- **Cambios y reparaciones estándar.** En principio se apoya este desarrollo. Sin embargo, la forma de aplicación parece dar lugar a una solución burocrática. La circular FAA AC 43-13 es un documento pragmático y no se apoya la necesidad de una nueva CS.

Respuesta: La Agencia propone la introducción de una nueva CS que cubre los cambios y reparaciones estándar con un contenido que utilice los datos de la circular FAA AC 43-13. Sin embargo, el estado legal no es como la circular informativa de la FAA debido a que la CS contendrá reparaciones y cambios detallados que no requieren un proceso de aprobación. El proceso de desarrollo y expedición de esta CS podría parecer burocrático; sin embargo permite a la Agencia publicar diseños aprobados dentro de la competencia de la Agencia que pueden implementarse sin la necesidad de una aprobación para todos y cada uno de los cambios o reparaciones estándar individuales.

(2) La Asociación Británica de Planeadores (British Gliding Association) y la Unión Europea de Planeadores (European Gliding Union) proporcionaron reacciones idénticas:

Cambios y reparaciones estándar. La Parte 21, incluso modificada para aeronaves deportivas ligeras, toma la postura legal simplista de que CUALQUIER cambio realizado en una aeronave, sin importar lo pequeño que sea el cambio, representa un impacto en el criterio de certificación de tipo sobre la que se sostiene la aeronavegabilidad de la aeronave. El proceso completo, incluido el DOA se aplica para la incorporación de equipos deportivos, lo cual resulta caro e inapropiado si se consideran las implicaciones absolutamente mínimas sobre la seguridad. La medida ofrecida en el NPA a través de la CS propuesta, las reparaciones y modificaciones estándar son bienvenidas, pero deberían considerarse en conjunto con otras medidas: por ejemplo

- o Una redefinición dentro de ELA que permita llevar a cabo, a criterio del propietario, personal de mantenimiento, asociación local o NAA, una clase de modificación limitada definida.
- o Mayores libertades dentro de la Parte 21; principalmente a través de una guía de medios aceptables de cumplimiento.
- o Disposición de directrices adicionales y más apropiadas para las NAA, a través de normas MB en la Parte 21.
- o Una opción minimalista en una nueva acreditación DOA para incluir dichos cambios de forma asequible y proporcionada.
- o Un reconocimiento de que esta actividad es de hecho más apropiada para el «mantenimiento de la aeronavegabilidad» según la Parte M y que los privilegios de una organización de la Parte M apropiada podrían considerarse aceptables en estos casos.
- o La adopción de material guía existente «en bloque» en la nueva CS: Reparaciones y cambios estándar.

El principal problema sigue estando en los niveles más bajos de cambios que acarrearán una acción de modificación. En la actualidad, se requiere una modificación menor incluso para una reubicación de un instrumento dentro del panel. La definición real del nivel al que una «instalación revisada» justifica el estado de modificación «menor» sigue discutiéndose.

Respuesta: La Agencia reconoce que la enmienda propuesta de la Parte 21 y la introducción de una nueva CS para los cambios y reparaciones estándar presenta limitaciones debido a que permanece dentro del principio de aprobación de todos los cambios. Sin embargo, esto se debe al actual Reglamento de base. La fase 2 para «un mejor reglamento de la aviación general» llevado a cabo por la tarea BR.010 tiene previsto buscar posibilidades similares a las propuestas por el comentarista. Por otro lado, el cambio propuesto a la Parte 21 y la introducción de cambios y reparaciones estándar es una herramienta que, dentro de los cambios que requieren aprobación, se considera que soporta la introducción común y estandarizada de cambios en un proceso menos oneroso.

Demostración de la competencia para la aprobación (DOA, POA y DOA/POA). La división reglamentaria de categorías de diseño, aeronavegabilidad inicial, mantenimiento de la aeronavegabilidad, reparación y mantenimiento ha derivado en una multiplicidad de aprobaciones que, aunque resultan apropiadas para aeronaves y compañías grandes, resulta totalmente inapropiada para Asociaciones, SME e «industrias» artesanales deportivas/AG. El NPA propone las siguientes medidas que no aciertan a incluir la necesidad básica más simple y en lugar de ello persiguen múltiples cursos de acción.

Programa de certificación personalizado. Esto parece permitir a los diseñadores diseñar primero y posteriormente obtener la aprobación de forma retroactiva, una vez se gana la confianza y el establece un progreso adecuado. Esta flexibilidad parece cambiar sólo el orden en el que se presentan las aplicaciones para su aprobación, sin afectar en la carga de trabajo total. Es de lamentar que el «concepto alternativo» no se conserve para los cambios en la certificación de tipo.

Demostración de capacidad para la producción. El documento de respuesta a los comentarios ofrece generalidades referentes a la «simplificación» del proceso sin ninguna simplificación específica.

Respuesta: No existen simplificaciones de la norma para POA, sin embargo la Agencia desarrollará medios aceptables de cumplimiento para mostrar mejor el cumplimiento para ELA 1 y ELA 2.

DOA/POA Combinados. Esta es la más prometedora de todas estas medidas de «demostración de la capacidad». El valor de la misma, sin embargo, podría perderse fácilmente entre AESA y una NAA no cooperante. ¿Cómo se integrarán los papeles de las NAA y la AESA en el proceso «simplificado»?

Es de observar que muchas pequeñas empresas europeas de planeadores que anteriormente habían obtenido aprobaciones nacionales completas, no han logrado obtener la aprobación de la Parte 21, presumiblemente debido a los grupos de complejidad y gastos en el sistema de la Parte 21. ¿Podría esperarse que una o más de las opciones anteriores pudieran permitirles una vía rápida a la aprobación? Visto desde la posición de esta asociación deportiva, encontramos que el proceso de DOA/POA combinado podría ser el candidato más probable.

Respuesta: La idea subyacente al programa de certificación es permitir la certificación de tipo sin necesidad de una DOA o AP-DOA para ELA1. Se reconoce que, al principio este sólo simplificará la certificación de tipo inicial y no proporcionará los privilegios de DOA que reducirían la carga al apoyo continuo del TC. Es por ello que se desarrollaron medios aceptables de cumplimiento simplificados para obtener el DOA.

Observación: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

Elementos sin formulario 1. La propuesta en el documento de respuesta a los comentarios para reducir el ámbito de los elementos que no requieren un formulario EASA 1 para aptitud no está adecuadamente justificada. La necesidad indicada de desarrollar un reglamento que tenga elementos comunes con la aviación comercial no es lógica ni razonable.

La creación de los elementos de sustitución del fuselaje y las estructuras de apoyo locales a partir de material en bruto cuya fuente sea apropiada, está también más que adecuadamente controlado por las autoridades de mantenimiento cualificadas y responsables de CA de la Parte M de la aeronave. Un mantenimiento apropiado de los registros en fichas de trabajo y registros de mantenimiento, respecto al origen de los equipos cualificados comercialmente y la creación de elementos menores de fuselaje de acuerdo con las recomendaciones de los fabricantes, ya están en vigor según la Parte M y es totalmente adecuado para las necesidades de seguridad de este sector, o de hecho para devolver una aeronave a operación comercial en casos raros.

La creación de una norma proporcional a la aviación deportiva/general depende completamente de la implantación detallada de este material guía y del ámbito de aplicación de estas libertades.

Respuesta: La propuesta de elementos sin un formulario EASA 1 va más allá del ámbito de los elementos producidos para el mantenimiento. El ámbito está abierto para todos los elementos excepto para los de vida útil limitada y equipos, elementos de la estructura primaria y elementos de los mandos de vuelo. Estas limitaciones al ámbito de aplicación se introducen para controlar los riesgos de seguridad y por ello para permitir su uso en operación comercial.

Entidades cualificadas (QE). La inclusión de oportunidades para funciones de QE para las SME y asociaciones deportivas es un desarrollo importante, con potencial para reducir gastos administrativos, y por lo tanto es bienvenida. Tememos que la complejidad de la parte reglamentaria y la posible falta de compromiso a nivel de Consejo de administración pudiera contrarrestar las ventajas de una entidad QE, la cual es totalmente útil para el movimiento de aviación deportiva/general en su conjunto, y para los solicitantes, en particular. La QE debería poder aplicar la máxima libertad en las funciones elegidas e interactuar solo con una parte en el lado de las autoridades. La viabilidad comercial de las operaciones de QE requiere una consideración cuidadosa.

Respuesta: Reconocemos la incertidumbre en relación con el proceso de QE para la Agencia y por ello proponemos medios aceptables de cumplimiento simplificados para la estructura reglamentaria actual de DOA.

Los requisitos de autoridad futura AR GEN.205 (consulte el documento de respuesta a los comentarios para el NPA 2008-22(b) y 2009-02(d) publicado el 4 de octubre de 2010) definiría cómo pueden usar el QE las Autoridades competentes. Esto sería aplicable para la POA cuando las normas aplicables de la Parte 21 se lleven a la Parte AR. El Dictamen para ello se espera en 2013. (Consulte la tarea de elaboración de reglamentación MDM.060)

(3) CAA NL:

(Página 6, elemento 1) Se pregunta si la propuesta para limitar las aeronaves a través de las normas operativas a aquellas limitaciones que se incluyen en las TCDS es posible sin un enorme trabajo de modificación de las TCDS de aeronaves certificadas en tiempos previos a AESA. Un número de TCDS no establecerá específicamente limitaciones de aplicabilidad del código de aeronavegabilidad.

Respuesta: Se piensa que existe un malentendido con la intención recogida en el documento de respuesta a los comentarios. Debido a que se esperaba que el asunto de la certificación de tipo de motor y hélice fuera demasiado restrictivo, el grupo propuso el uso del RTC como salida. En aquel momento se expresaron reparos de que el RTC podría limitar el uso operativo a operaciones no

comerciales. Las normas operativas en borrador prevén que las aeronaves requieran un CofA o CofA restringido y no aplican ninguna limitación genérica a la operación, excepto aquellas incluidas en su hojas de especificaciones. Por ello, el uso de RTC no tendría consecuencias. No está prevista una modificación retroactiva de los TCDS existentes.

CS-VLA. Se sugiere modificar CS-VLA a 900 kg en consonancia con CS-22.

Respuesta: Este comentario será considerado en la tarea de elaboración de reglamentación VLA.008 específica.

(Página 11) No se respalda que el proceso de certificación reducido y simplificado de elementos de sustitución de construcción «amateur» sea aceptable en aeronaves usadas para CAT.

Respuesta: La Agencia sigue opinando que se debe mantener un nivel de seguridad apropiado, teniendo en cuenta que estos elementos no sean de la estructura primaria, controles de vuelo o elementos de vida útil limitada.

(Página 14, arriba) No está claro como AESA podría actuar como «un representante del Estado de diseño para aeronaves diseñadas en los EE.UU. sin la transferencia formal de las responsabilidades de TC y diseño a los ojos de la OACI».

Respuesta: La Agencia necesita investigar más el asunto del «Estado de diseño» debido a que el ámbito de aplicación de la US-LSA se sitúa en hasta 600/650 kg y, por ello estas RTC serían ajenas a la OACI, ya que el límite inferior del anexo 8, Parte 5 es de 750 kg y el anexo 8 de la OACI solo trata con certificados de tipo.

La CAA-NL tiene las siguientes observaciones sobre el texto resultante de la Parte 21:

21A.98 Cambios estándar. Tal como se encuentra formulado actualmente el apartado (a), los planeadores y motoveleros con un MTOM > 2 000 kg no pueden usar los cambios estándar, mientras que los aviones CS-23 son capaces de usarlos hasta un MTOM < 5 700 kg. Parece lógico no incluir esta posibilidad para todos los planeadores y motoveleros de menos de 5,7 Tm.

Texto sugerido:

Aplicabilidad: Este apartado es aplicable solo a aviones con una masa máxima al despegue (MTOM) inferior a 5 700 kg, aerogiros con un MTOM por debajo de 3 175 kg, planeadores y motoveleros con un MTOM por debajo de 5 700 kg, y globos y dirigibles según lo definido en los apartados 21A.14 (b) o 21A.14(c).

Respuesta: La Agencia no anticipa cambios estándar aplicables a dichos planeadores y motoveleros que sobrepasen mucho los diseños actuales de planeadores.

21A.307 Aptitud de componentes y equipos para la instalación.

El cambio propuesto al ámbito de los elementos sin un formulario EASA 1 no se refleja en el texto resultante de 21A.307 (b) y (c).

Respuesta: Aceptado. El apartado (c) se mantuvo de forma incorrecta y será eliminado.

21A.353 Elegibilidad

Las frases de (b)5 y (b)6 no están claras.

Texto sugerido:

(b) Para la aprobación de diseño y producción combinada, el solicitante deberá disponer o haber solicitado:

5. para un ámbito de trabajo definido, una aprobación en virtud de esta Subparte es apropiada con el objetivo de mostrar la conformidad con un diseño específico. Eliminar 6.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.359 Sistema de garantía de diseño

(a) El sistema de garantía de diseño debería ser un sistema **documentado**. Inserte la palabra «documentado» después de sistema de garantía de diseño en la primera frase.

(a)2. Las responsabilidades de las que van a eximirse deberían estar de acuerdo con la presente **Parte**, así como también deben cumplirse aquellas como titular del diseño, 21A.3 etc. Eliminar «Sub» de Subparte.

(b) El texto para la concesión de una declaración de conformidad a la agencia debería incluirse aquí según se formula en 21A.239 (b). Esta declaración es necesaria en 21A.381 (b) y 21A.385 (d).

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.361 Sistema de calidad de producción

(a) El sistema de calidad debería ser un sistema documentado. Inserte la palabra «documentado» después de sistema de calidad en la primera frase.

(b)(ix) Esto puede borrarse cuando la organización aprobada sea el solicitante o el titular del diseño.

(b) última frase: Aquí solo existe una referencia a los elementos con vida útil limitada cuando 21A.307 ofrece también un tratamiento especial a los elementos de la estructura primaria o mandos de vuelo, normalmente definidos como elementos críticos.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.363 Exposición

Todos los apartados: Por consistencia y claridad incluir las referencias a los apartados apropiados de 21A.365, tal como se hace en 21A.143.

(a)11. Una descripción del sistema de revisión y **«calidad»** de la organización y los procedimientos asociados. Insertar la palabra «calidad». Según se menciona en el apartado 4, página 8 de la publicación, no se retuvo el alivio propuesto para la parte de producción de la aprobación, y además en 21A.361 se requiere un sistema de calidad.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.365 Requisitos de aprobación

(c)2. Borrar «Sub» de Subparte ya que la organización debería permanecer de conformidad con todos los requisitos de la Parte 21.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.367 Cambios a la organización aprobada

(a) Tras la emisión de la aprobación de la organización, cualquier cambio en la organización, en particular los cambios a los sistemas de garantía de diseño, de revisión de la organización **y de calidad**. Insertar las palabras «y calidad», consultar el motivo en el apartado 21A.363 (b)11.

Insertar el texto de 21A.147 (b), ya que la CA o la Agencia podrían desear usar esta posibilidad durante los cambios de la organización.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.381 Privilegios de diseño

Las frases de (c)4 y 5 no están claras.

(c) 6 no está en la línea de 21A.710(a). El texto debería corregirse en línea con 21A.263(c)6 y 7.

(d) Esta parte puede eliminarse ya que está regulada en 21A.47.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.383 Privilegios de producción

(c) La referencia a 21A.307 debería eliminarse al igual que en 21A.163(c).

(e) Este debería incluir también los privilegios de otorgar un PtF. Texto a corregir en línea con 21A.163 (e). Esto también activa un cambio en 21A.711 para incluir una referencia a este apartado.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.385 Obligaciones del titular

(j)1 Por favor, cambie el inicio por: «El sistema indicado en (i) debería incluir todos los casos en los que Como la organización es tanto el titular del diseño como la organización de producción se trata de un asunto interno.»

(j)2 de «Cuando el titular del combinado ...» este no puede ser el caso, de forma que el texto de esta aprobación solo es elegible para organizaciones que son titulares o han solicitado la aprobación de diseño. Por favor, elimine el texto.

(k) Por favor elimínelo, no es posible.

(n) La referencia a 21A383 (f) no es correcta, (f) no existe.

(o) Por favor, inserte el texto del actual 21A165 (k). Es necesario antes de que pueda otorgarse un PtF.

Respuesta: La Agencia concluyó a partir de las reacciones al documento de respuesta a los comentarios y las reacciones a consultas internas sobre este Dictamen que debería retirarse la nueva Subparte L para la aprobación de la organización de diseño y producción combinada. Se concluyó que esto no aportaría ventaja alguna. La posibilidad de otorgar aprobaciones POA y DOA por la Agencia ya existe, si los Estados miembros aplicaran el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base.

21A.436 Reparaciones estándar

Consulte la observación en 21A.98.

Respuesta: No aceptada. Consulte la respuesta a 21A.98.

21A.711 (b) y (c)

Debería incluirse una referencia a 21A.381 y 21A.385.

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

(4) DGAC, Francia

Durante el inicio del ejercicio, la DGAC francesa ha apoyado vivamente el proyecto ELA. La DGAC francesa está muy contenta de haber leído el documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte I y apoya las propuestas de AESA.

Toda la comunidad de la aviación general espera a ELA. Debido a que algunos programas ELA ya comenzaron, la norma, el procedimiento de certificación y los medios aceptables de cumplimiento se necesitan lo antes posible para garantizar la viabilidad de estos programas y la estandarización en Europa.

Respuesta: La Agencia agradece a la DGAC francesa su apoyo. Una lista de acciones que deben completarse, proporcionada por la DGAC de Francia, se utilizará para organizar el seguimiento del MDM.032 y BR.010.

En la página 5/28, se encuentra escrito que el TCH debe solicitar el régimen ELA. Entendemos el concepto para los nuevos productos. Sin embargo, la posibilidad de usar la norma ELA debería dejarse al propietario de la aeronave para productos usados.

Respuesta: Esta observación es correcta y la redacción propuesta en la Parte 21 no restringe la aplicabilidad solo a nuevas aeronaves o TCH.

Condiciones técnicas para el motor y hélice

En la página 5/28, (a) 2, se mencionan pero no existen. Para buscar la estandarización, es necesario que la AESA las publique.

Respuesta: Aceptado. En el ámbito de aplicación de la tarea de la fase 2, deberían especificarse y publicarse estos requisitos técnicos. En la actualidad sólo existen para planeadores y VLA es los respectivos códigos de aeronavegabilidad. (Subparte H y J para CS-22 y referencia en CS-VLA a estas Subpartes)

Armonización CS-VLA/CS-22

En las páginas 6/28 y 7/28, (b) 2 (la 2ª y 4ª viñeta), podemos leer diferentes límites de peso máximo para CS-VLA y CS-22. Estos valores deberían armonizarse a 900 kg.

Respuesta: Este comentario será tratado en la tarea de elaboración de reglamentación específica.

(5) Federación Europea de Aviones Experimentales Ligeros y Clásicos (EFLEVA)

La EFLEVA expresa que resulta difícil comentar el documento de respuesta a los comentarios Parte I sin los comentarios detallados.

Se apoya la fase 2, tarea BR.010, aunque es un muy tarde para ello.

Se apoya que no sea necesario una TC para motores y hélices para ciertos aviones ELA.

La EFLEVA está de acuerdo con, y da la bienvenida a la propuesta para aumentar el límite superior para ELA1 a 1 200 kg.

La EFLEVA apoya la introducción de estas nuevas CS y las revisiones a la CS existente. Sin embargo se recalca que el sector necesita cuanto antes la edición de estas CS.

A EFLEVA agradece la sugerencia de la Agencia para permitir medios simplificados de cumplimiento con la Parte 21, Subparte J, ya que esto limitará la implicación necesaria por parte de la Agencia en la aprobación de los cambios y reparaciones, por lo que ayudará a reducir costes.

La EFLEVA está de acuerdo con el concepto de certificación DOA/POA combinada si esto va a reducir las cargas impositivas sobre las pequeñas empresas de diseño y producción.

La EFLEVA apoya el concepto de asignación de tareas de certificación específicas a entidades cualificadas. Sin embargo, a la EFLEVA le preocupa que el proceso de la llamada de propuestas mediante notificación en la página web de EASA no sea el método adecuado, y que serían necesarios mayores medios para notificar a los potenciales solicitantes.

La EFLEVA apoya la intención de la Agencia de armonizar el reglamento con los EE.UU. sobre los requisitos de la aeronavegabilidad inicial para aviones deportivos ligeros. Sin embargo las propuestas incluidas en el documento de respuesta a los comentarios muestran que la ruta para los aviones de la UE a exportar a los EE.UU. es relativamente simple, mientras que los aviones de los EE.UU. sufrirán unos requisitos de certificación adicionales al exportarse a la UE. Esto añadirá costes a los productores de los EE.UU. y añadirá una barrera innecesaria a las ventas de aviones norteamericanos en la UE.

La EFLEVA da la bienvenida a la propuesta de introducir una nueva CS para cambios y reparaciones estándar basada en (AC)43-13. Una vez más la EFLEVA urge a la Agencia a introducir esta CS rápidamente, ya que esto ayudará a reducir o eliminar los costes de aprobación para cambios y reparaciones.

Respuesta: La Agencia agradece al comentarista su apoyo y ha propuesto las diversas tareas de seguimiento (por ejemplo MDM.032 (d) y BR.010) de acuerdo con el plan de elaboración de reglamentación publicado. Se están explorando vías para acelerar en lo posible estas tareas.

(6) Fabricantes de planeadores europeos

Los fabricantes de planeadores europeos expresan su disgusto con que el cambio actual propuesto resultante de la tarea MDM.032 haya tardado tanto tiempo y que no haya logrado el objetivo final tan ansiado por la AG.

Se expresa de nuevo la necesidad de hacer algo con respecto al reglamento de Tarifas y cargos para la AG, ya que representa un lastre para el negocio de la AG.

Demostración de la capacidad para el diseño. Las opciones actuales; programa de certificación, procedimientos alternativos a DOA (APDOA) y DOA completo, no las cambia la presente propuesta y por ello no proporciona ninguna mejora para el sector. Se considera aún que un DOA completo no es asequible y por ello se propone conceder ciertos privilegios a APDOA que facilitarán el incentivo para comenzar con APDOA y quizás, posteriormente actualizar a DOA completo.

Respuesta: La Agencia reconoce el problema que representa la actual implementación de los requisitos de la organización de diseño que podrían resultar demasiado exigentes para una organización de AG. Por ello, la Agencia propone en el documento de respuesta a los comentarios CRD 2008-07 desarrollar medios aceptables de cumplimiento para DOA que harían más sencillo el cumplimiento. La ventaja sería que los privilegios máximos estarían disponibles para la organización de diseño aprobada.

Cambios y reparaciones estándar. Se apoya la introducción de cambios y reparaciones estándar, a pesar de no entender por completo la necesidad de una nueva CS. La introducción debería ser lo antes posible y algo pragmático. Los fabricantes de planeadores europeos ofrecen su apoyo para ello.

Respuesta: La Agencia propone la introducción de una nueva CS que cubra los cambios y reparaciones estándar con datos tomados de la FAA AC 43-13. Sin embargo, el estado legal no es como la Circular informativa de la FAA debido a que la CS contendrá reparaciones y cambios detallados que no requieren un proceso de aprobación. El proceso de desarrollo y expedición de esta CS podría parecer burocrático; sin embargo permite a la Agencia publicar diseños aprobados dentro de la competencia de la Agencia que pueden implementarse sin la necesidad de una aprobación para todos y cada uno de los cambios o reparaciones estándar individuales. Se cree que esto proporcionará una implantación más sencilla.

Cambios a CS-LSA. Se apoya la introducción de una CS específica basada en las normas ASTM para aeronaves LSA. Este nuevo código debería ser claramente aplicable a estas aeronaves y no crear ambigüedad con respecto a la aplicabilidad a otros códigos de aeronavegabilidad existentes como el CS-VLA o CS-22.

Respuesta: El CS-LSA es solo aplicable a aviones y por ello no es aplicable a planeadores. Los aviones LSA son por naturaleza aviones motopropulsados que quizás tengan buenas características de planeo pero que no están diseñados con ese propósito.

Entidades cualificadas. Una queja fundamental e importante de los fabricantes de planeadores es la falta de personal en la AESA y NAA acreditadas con conocimientos profundos de la pequeña aviación.

Con mucha frecuencia los problemas de los fabricantes en nuestra comunidad no proceden de un mal reglamento, sino de la errónea aplicación de los mismos. Las QE se ven como una posible solución a esta falta de aptitud y conocimiento específico de la pequeña aviación. Serán requisitos de la QE los siguientes aspectos:

- esta organización deberá tener experiencia o fundamentos en la pequeña aviación
- si fuera necesario, el idioma debería ser el mismo que el idioma materno del solicitante
- la tendencia hacia el aumento del papeleo y los procesos administrativos debe invertirse
- debe trabajarse contra la separación de tareas y aprobaciones
- idealmente la organización podría supervisar todos los productos y organizaciones dentro de la misma empresa
- si fuera posible, el solicitante debería tener el derecho a elegir dónde se realizan estas tareas
- y por último, pero no menos importante: debe ser asequible en comparación con los precios de productos típicos

Respuesta: Reconocemos la incertidumbre en relación con el proceso de QE para la Agencia y por ello proponemos medios aceptables de cumplimiento simplificados para la estructura reglamentaria actual de DOA como una solución rápida. Los requisitos mencionados anteriormente son similares a los motivos proporcionados en el NPA y destacan las potenciales ventajas de usar una QE.

Elementos sin Formulario 1. Los fabricantes darían la bienvenida a una mayor flexibilidad con este concepto, pero depende en gran manera los medios aceptables de cumplimiento que detallen cómo se muestra la conformidad con los datos aprobados. Los fabricantes de planeadores europeos ofrecen apoyo para el desarrollo de estos medios aceptables de cumplimiento.

Respuesta: La oferta de apoyo a la Agencia se bien recibida.

Un planeador no es un aeroplano. Los fabricantes de planeadores son de la opinión de que debería incluirse en este Dictamen una explicación de que un planeador no es un aeroplano y por ello no son «aeronaves motopropulsadas complejas», en lugar de cambiar la definición en el BR.

Respuesta: Entendemos la posibilidad de esta interpretación para motoveleros a reacción; y consideraremos una clarificación a través de medios aceptables de cumplimiento para la Parte 21. (Consulte la tarea MDM.032 (d)).

TC de aeronave sin un TC de motor y/o hélice. Se apoya la opción de un TC restringido; sin embargo debería ser posible un TC completo para planeadores con motores y hélices no certificados. Esto favorecería el desarrollo de propulsiones más eficientes y menos ruidosas.

Respuesta: Esto se considerará como parte de la tarea BR.010.

(7) FAA

La FAA ha recibido el documento de respuesta a los comentarios y no tiene comentarios.

Respuesta: Recibido.

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

Elementos sin Formulario 1. La posibilidad de aeronaves ELA1 debería extenderse a los clubes propietarios de planeadores, no solo al propietario.

Respuesta: Una interpretación similar a la usada en la Parte M puede introducirse en los medios aceptables de cumplimiento.

Entidades cualificadas. La FFVV pretende convertirse en una QE para planeadores con un ámbito de actuación específico cuando ello pueda ser posible. La FFVV tiene propuestas e ideas sobre la implantación que apoyarían la seguridad y reducirían la burocracia.

Respuesta: Reconocemos la incertidumbre en relación con el proceso de QE para la Agencia y por ello proponemos los medios aceptables de cumplimiento simplificados para la estructura reglamentaria actual de DOA como una solución rápida.

(9) Oficina Federal de Aviación Civil (Federal Office of Civil Aviation - FOCA), Suiza

Entidades cualificadas. Es necesaria una guía exhaustiva y nada ambigua respecto a las competencias necesarias para llevar a cabo las tareas de certificación. Respecto a la «confirmación de la función de conformidad» (equivalente a la función CVE), la cualificación y responsabilidades requeridas deben definirse en los medios aceptables de cumplimiento/GM.

Respuesta: Reconocemos la incertidumbre en relación con el proceso de QE para la Agencia y por ello proponemos medios aceptables de cumplimiento simplificados para la estructura reglamentaria actual de DOA como una solución rápida.

Cambios a CS-LSA. El contenido preciso de CS-LSA es desconocido, sin embargo la FOCA ha detallado comentarios con respecto a los estándares ASTM a los que se hace referencia en el NPA incluidos con más detalles en esta reacción.

Respuesta: La CS-LSA se crea sobre la base de la norma ASTM aplicable completada con los requisitos y medios aceptables de cumplimiento que ayudan a mostrar la conformidad. El CS-LSA es parte del documento de respuesta a los comentarios 2008-07 Parte II.

La FOCA tiene las siguientes observaciones sobre el texto resultante de la Parte 21:

21A.14

a) El texto actual en la Parte 21, 21A.14 (b) es «...hélice de paso fijo o regulable».

Texto borrado en el documento de respuesta a los comentarios es «...hélice de paso fijo o variable».

Nuevo texto en el documento de respuesta a los comentarios es «...hélice de paso fijo o variable».

Texto en el documento de respuesta a los comentarios debe ser consistente con el texto actual en la Parte 21.

Respuesta: Aceptado. El cambio a la Parte 21 introducido por el Reglamento de modificación 1194/2009 se ha incorporado en el documento de respuesta a los comentarios.

b) Los apartados 21A.14 (b) y 21A.14(c) propuestos especifican aplicabilidad a aviones con un MTOM inferior a 2 000 Kg / 1 200 Kg no clasificados como «aeronaves motopropulsadas complejas». Sin embargo, basándose en el BR Art. 3(j), los aviones con un MTOM inferior a 2 000 Kg / 1 200 Kg automáticamente cualifican como aeronaves motopropulsadas no complejas. Se propone eliminar el texto «que no se clasifique como aeronaves motopropulsadas complejas» del apartado 21A.14 (b) y 21A.14(c).

Respuesta: La referencia a aeronaves motopropulsadas complejas debe mantenerse ya que la propulsión a chorro en sí cualifica como «compleja».

c) El apartado 21A.14(c) propuesto incluye:

- 7. un motor de pistón;
- 9. una hélice

Esto supone una relajación importante del requisito actual ya que parece que la demostración de capacidad de estos productos se limitaría a la aprobación de un programa de certificación, independientemente de, digamos, la potencia del motor o el tipo de construcción de la hélice (parece que un motor de pistón puede ser certificado en virtud de las disposiciones de 21A.14(c) y posteriormente instalarse en una aeronave con un MTOM > 1 200 Kg). Consideramos que esto no es adecuado y que la aplicabilidad de 21A.14(c) 7. y 9, debería estar limitada.

Respuesta: Aceptado.

21A.307 (b) y (c)

a) 21A.307 (b) y (c) parecen ser contradictorios: el texto debe cambiarse o clarificarse.

b) El texto propuesto especifica que el requisito se limita a los casos «bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave cuando se instale en su aeronave». Esta afirmación plantea diferentes cuestiones.

¿Esta condición impone limitaciones sobre quién tiene permitido volar la aeronave?

¿Cuál sería el requisito aceptable para una aeronave con un MTOM hasta 1 200 kg volada en una escuela de vuelo? ¿21A.307 (a)?

Si fuera sí, esto se considera inadecuado ya que la intención sería proporcionar medios para declarar que un elemento «fue fabricado de conformidad con los datos de diseño aprobados y que se encuentra en condiciones operativas seguras», sin imponer los onerosos requisitos previos para la expedición de un formulario EASA 1.

El apartado 21A.307 (c) propuesto permitiría que cualquier elemento (incluidos los elementos y equipos con vida útil limitada, elementos de la estructura primaria y elementos de los mandos de vuelo) fueran «producidos de conformidad con los datos de diseño aprobados bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave cuando se instalen en su aeronave». Aunque comprendemos la intención tras este requisito, consideramos que en esta forma va más allá de la intención inicial de proporcionar cierto nivel de mejora. El enfoque propuesto se considera desproporcionado ya que, o bien 21A.307(a) se aplica (lo que establece para algunos casos un requisito demasiado alto), o bien 21A.307(c) permite un nivel muy bajo de conformidad basado en la propuesta de la «responsabilidad del propietario». El riesgo es disponer de un sistema legalmente correcto (responsabilidad del propietario), pero cuestionable desde el punto de vista de la seguridad: en este contexto la efectividad de las revisiones de aeronavegabilidad con el objetivo de conformidad es cuestionable desde el momento en que, por ejemplo, la revisión puede llevarse a cabo algún tiempo después de que los elementos se hayan instalado y el alcance de la verificación durante la revisión es limitado.

Se propone lo siguiente:

— definir las mejoras de 21A.307 (a) no limitándose a elementos «producidos de conformidad con los datos de diseño aprobados bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave cuando se instalen en su aeronave»;

— para componentes y equipos con vida útil limitada, los componentes de la estructura primaria y los componentes de los mandos de vuelo «producidos de conformidad con los datos de diseño aprobados bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave cuando se instalen en su aeronave» la Agencia/Entidad cualificada tienen que estar implicadas en la conformidad. En este

contexto se propone adoptar la definición de la FAA de Componente producido por el propietario/operador mediante AC 20-62:

Se considera que un propietario/operador es productor de un componente cuando el propietario participe en el control del diseño, fabricación o calidad del componente. Participar en el diseño del componente puede incluir la supervisión de la fabricación del componente o proveer al fabricante con lo siguiente: los datos de diseño, los materiales con los que fabricar el componente, los procesos de fabricación, los métodos de montaje, o los procedimientos de control de calidad.

— Para equipos IFR cuya función pueda clasificarse como crítica (condiciones de fallo clasificadas como Peligrosas o Catastróficas) debería aplicarse el mismo principio usados para los componentes y equipos con vida útil limitada, componentes de la estructura primaria y componentes de los mandos de vuelo.

— Debe aprovecharse de las aprobaciones de organizaciones nacionales de producción/mantenimiento, siempre que esté disponible un sistema de garantía de calidad del fabricante (consulte también 21A.439) o puedan garantizarse mejoras en caso de producción de cantidad limitada, siempre que se usen datos aprobados para la fabricación y conformidad con datos de diseño aprobados, se establezca de forma aceptable para la Agencia/Entidad cualificada, la cual debe estar informada acerca del proceso de producción de tal manera que pueda determinarse un nivel adecuado de implicación (por ejemplo la necesidad de inspecciones de conformidad).

— 21A.307 tiene que tomar en consideración las posibles mejoras aplicables a la aeronave huérfana (consulte comentario adicional al final del presente documento).

Respuesta: Se ha modificado el apartado 21A.307 para mostrar con mayor claridad la intención. No se acepta cambiar la filosofía y definir el propietario como el productor del componente. Es el propietario el que puede considerar un componente sin formulario EASA 1 elegible para la instalación siempre que se cumplan los criterios mencionados. También debería estar claro que esto es solo posible cuando los componentes están identificados e instalados en su propia aeronave.

Con respecto al punto sobre los equipos IFR, se considerará una referencia a los equipos requeridos por operación y ATM en la tarea de elaboración de reglamentación 21.026 «Nuevas categorías de componentes para los que no se requiere el formulario 1» que comienza a principios de 2011.

Cambios estándar

Se recomienda considerar también el material guía incluido en FAA AC 23-27 «Sustitución de componentes y materiales para aeronaves antiguas»: particularmente útil para aeronaves huérfanas.

Respuesta: Las aeronaves antiguas o históricas no son parte de las competencias de la AESA. Las aeronaves huérfanas no son parte de este NPA.

El documento de respuesta a los comentarios indica que «Las reparaciones y cambios estándar en la CS son realmente datos aprobados que un organismo de mantenimiento puede usar en virtud de la Parte M». ¿Cuál es el motivo de limitar el uso de las reparaciones estándar a la «organización de mantenimiento»? El objetivo debería haber sido también tener tareas seleccionadas que pudieran llevarse a cabo por el propietario/piloto.

Respuesta: *Estamos de acuerdo en que esta declaración era demasiado restrictiva. Los requisitos de la Parte M y Parte 145 han sido comprobados y alterados (consulte enmienda en borrador a 2042/2003 vinculada a este Dictamen), en lo necesario para mostrar que esto son también datos aprobados y que pueden usarse de acuerdo con los requisitos de la Parte M o Parte 145.*

AFM/AFMS e ICA

Los medios aceptables de cumplimiento/GM se consideran necesarios para garantizar que se logra un estándar mínimo tanto para la edición inicial como para las revisiones. Debería ofrecerse una guía respecto a la clasificación de los cambios AFM, en particular para aquellos solicitantes que elijan mostrar conformidad con 21A.14 (b) y (c). También debería ofrecerse guía con respecto a 21A.381(c) 4 y 5.

Respuesta: *Las instrucciones ICA son la materia de una tarea específica desarrollada en la actualidad (MDM.056). Debería hacerse notar que el Dictamen 01/2010 ha introducido para todos los DOA la posibilidad de aprobar ciertos cambios en AFM. Los GM para la clasificación de los cambios al AFM se publicarán con un Dictamen resultante del NPA16-2006.*

21A.367(a)

Se necesita texto de orientación para definir claramente qué debe considerarse como cambio significativo.

Respuesta: *La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.*

21A.377(c)2

La duración del tiempo de la acción correctora garantizada no está en línea con el Reglamento (CE) N° 1194/2009 de la Comisión de 30 de noviembre de 2009.

Respuesta: *La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.*

21A.381 (d)

¿Es necesario este requisito? ¿No está cubierto ya por los requisitos para la transferencia TC/STC?

Respuesta: *La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.*

21A.439 y 21A.441

Las mejoras para componentes producidos por el propietario deberían definirse al menos para aquellos casos que se consideren cambios estándar.

Respuesta: *No aceptada. La producción de componentes y la expedición de componentes no están vinculadas. Los componentes aceptables sin un formulario de EASA 1 en virtud de 21A.307 (b) o para dicha materia, los componentes que pertenezcan a una reparación o cambio estándar pueden, por definición no estar producidos por el propietario. Los requisitos existentes incluidos en la Parte M y Parte 145 permanecen en vigor.*

Aeronave huérfana

Aunque el NPA inicialmente no fue pensado para cubrir problemas que afectaran a aeronaves huérfanas, se recomienda aprovechar esta actividad de elaboración de reglamentación para definir directrices específicas para estas aeronaves. Algunos de estos problemas que podrían tratarse son:

— Guía para identificar componentes y materiales de sustitución (consulte FAA AC 23-27 «Sustitución de componentes y materiales para aeronaves antiguas»);

— La sustitución de componentes/materiales pueden haberse aprobado previamente en aeronaves de tipo similar. Si la instalación (y, si fuera aplicable, la fabricación) se completa de forma consistente con una aprobación previa, estas aprobaciones pueden usarse como base para la aprobación en una aeronave similar. Sin embargo, en este caso, el solicitante debe disponer de todos los datos aprobados previos, incluidos cualquier instrucción para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, o desarrollar los datos faltantes a través del apoyo de una entidad reconocida (p. ej. Entidad cualificada, DOA/ADOA, etc.). Como alternativa, la Agencia/Entidad cualificada evaluará la competencia del solicitante, al evaluar que tenga un buen conocimiento de los principios de diseños encarnados por el tipo de aeronave que se modifica o repara.

— Los componentes de repuesto de conformidad con el TC son difíciles de encontrar en cantidades muy pequeñas (pequeñas cantidades, tiempos de entrega prolongados, problemas de obsolescencia, etc.), sin mencionar los componentes con un Formulario 1. La guía referente a la instalación de un componente antiguo o usar (reconstrucción, reparación general o componentes recertificados). Debería considerarse que los componentes del TC podrían estar obsoletos y que otros componentes podrían estar disponibles, tecnológicamente más avanzados y más fiables.

Respuesta: La Agencia agradece al comentarista su propuesta, pero considera que está fuera del ámbito de acción de esta tarea.

(10) Un particular envió los siguientes comentarios:

21A.14(b) y (c)

Se pregunta si los planeadores de hasta 2 000 kg deberían considerarse en 21A.14 (b). Se expresan dudas acerca de la implantación de la opción del programa de certificación recogida en el apartado 21A.14(c). Existe un gran apoyo a los medios aceptables de cumplimiento simplificados para la demostración de conformidad al DOA completo para ELA.

Respuesta: Consulte la respuesta a CAA-NL (apartado 21A.98) para planeadores de hasta 2 000 kg. El programa de certificación se ha introducido ahora como un requisito fundamental para la certificación por el Dictamen 01/ 2010 (consulte el apartado 21A.20): 21A.20 (b) claramente lo prevén como un documento de trabajo durante el proceso de certificación completo. Además, en el caso concreto de aeronaves referidas en 21A.14 (c), el programa de certificación debe estar aprobado por la Agencia. La Agencia agradece al comentarista su apoyo a los medios aceptables de cumplimiento simplificados para DOA.

Cambios y reparaciones estándar. No pueden realizarse comentarios debido a que esta CS aún no se ha proporcionado.

Respuesta: El Dictamen introduce el principio. La CS se remitirá para su consulta mediante la tarea MDM.048.

21A.112B Demostración de la capacidad. Se expresan dudas acerca de la implantación de la opción del programa de certificación recogida en el apartado 21A.112B.

Respuesta: El programa de certificación se ha introducido ahora como un requisito fundamental para la certificación por el Dictamen 01/ 2010 (consulte el apartado 21A.20): 21A.20 (b) claramente lo prevén como un documento de trabajo durante el proceso de certificación completo. Además, en el caso concreto de aeronaves referidas en 21A.14 (c), el programa de certificación debe estar aprobado por la Agencia.

21A. 307 Aptitud de componentes y equipos para la instalación. El apartado (c) parece eliminar las limitaciones establecidas por el apartado (b). No se apoya una diferencia entre requisitos para componentes críticos para ELA 1 y ELA 2.

Respuesta: El apartado 21A.307 se ha modificado y 21A.307(c) en el documento de respuesta a los comentarios era incorrecto.

Además, como observación general, me pregunto cuántos propietarios de aeronaves son capaces de asumir la responsabilidad de la conformidad de un componente o equipo respecto de un diseño aprobado y cuál es la conveniencia de hacerlo si el componente está disponible en el mercado.

Entonces ¿Dónde está la simplificación?

Creo que la responsabilidad de limitar la emisión de Formularios 1 existe sin reducir el nivel de seguridad. Si consideramos el alto número de componentes no críticos existentes en las aeronaves ELA 1 y ELA 2, para estos componentes un simple certificado de conformidad emitido por el fabricante (con DOA, pero también con AP), debería ser suficiente.

Si entonces la AESA desea considerar el problema de componentes producidas por el propietario como un problema principalmente relacionado con aeronaves antiguas y huérfanas para las cuales resulta difícil encontrar componentes de repuesto, mi consejo es hacer una referencia a los requisitos actuales de la FAA (FAR 21.303 (a) (2) etc.)

Respuesta: Creemos que muchos propietarios serán capaces de aceptar esta «responsabilidad». Un ejemplo son los componentes mencionados en esta reacción; producidos para una aeronave por el proveedor original que no tiene POA con una declaración de conformidad. Estas no deberían emitirse con un formulario EASA 1 pero están construidas de acuerdo con los datos de diseño aprobados. Con el cambio propuesto a 21A.307, la instalación con ciertas restricciones a su ámbito se considera que no afecta a la seguridad.

SUBPARTE L — Aprobación combinada de organizaciones responsables del diseño y producción de aeronaves definidas en el apartado 21A.14 (b) y (c).

El apartado relevante de la Parte 21, Subpartes G y J ha sido copiado en la Subparte L sin cambios técnicos sustanciales.

Un par de apartados «administrativos» con la explicación del apartado 5 del documento de respuesta a los comentarios podrían haber sido suficientes, evitando la incertidumbre e las modificaciones futuras del asunto.

Incluso con un único certificado, DOA y POA son asuntos diferentes. La mezcla de requisitos no facilita la tarea.

Respuesta: La Agencia está de acuerdo en que la Subparte L propuesta no aporta diferencias sustanciales a los requisitos individuales de DOA y POA. La posibilidad ya existe en el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base para transferir la responsabilidad de POA a la Agencia. Por lo tanto se concluyó que la Subparte L no proporciona ventajas suficientes y complica en exceso las normas, según lo expresado en esta reacción. La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L.

21A. 432B Demostración de capacidad. En el subapartado (b) la «especificación de las prácticas de diseño, recursos y secuencia de actividades concretas necesarias para cumplir con esta Subparte» deberían obtenerse mediante un acuerdo de la Agencia.

En el subapartado (c) la «especificación de las prácticas de diseño, recursos y secuencia de actividades necesarias para cumplir con esta parte» deberían obtenerse mediante la aprobación de un programa de certificación.

Resulta difícil entender la diferencia de procedimientos para obtener el mismo resultado y cómo podría alcanzarse simplemente mediante un programa de certificación.

Respuesta: En el apartado (b), la referencia es a un APDOA (los procedimientos no son específicos a la reparación considerada) mientras en (c) es a la aprobación de un programa de certificación que es específico a la reparación considerada.

21A. 112B Demostración de capacidad.

Las mismas observaciones básicas de 21A.14(c).

Respuesta: El programa de certificación se ha introducido ahora como un requisito fundamental para la certificación por el Dictamen 01/ 2010 (consulte el apartado 21A.20): 21A.20 (b) claramente lo prevé como un documento de trabajo durante el proceso de certificación completo. Además, en el caso concreto de aeronaves referidas en 21A.14 (c), el programa de certificación debe estar aprobado por la Agencia.

21A. 710 Aprobación de condiciones de vuelo

La emisión de un permiso de vuelo podría también implicar la aeronave para la cual no se mostró ninguna conformidad con el reglamento, y un solicitante cuya competencia podría ser incierta.

¿De verdad aceptaría sin más investigación condiciones de vuelo por seguridad también en estas condiciones?

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

(11 y 12) La Asociación de Aeronaves Ligeras (LAA) de la República Checa y la Asociación Europea de Fabricantes de Aeronaves Ligeras (LAMA EUROPE) expresaron reacciones similares. El texto se ha corregido para eliminar duplicidades siempre que haya sido posible.

Portada - Publicación incompleta y muy tardía de este documento de respuesta a los comentarios

LAA y LAMA no están muy contentas con la forma en que AESA ha gestionado este importante NPA.

¡El documento de respuesta a los comentarios se publicó DOS AÑOS después del final del periodo de comentarios del NPA 2008-07 original! Además del hecho de que el documento de respuesta a los comentarios se publicara durante el periodo de vacaciones no parece correcto, especialmente cuando se publicó tan tarde. El problema con esta publicación tardía es que todos casi olvidaron de que trataba el asunto...

El tiempo pasa deprisa - en 2005 se generó el primero borrador de ToR para MDM032. Ahora nos aproximamos a finales de 2010 y ¿qué tenemos? AESA ha recibido 843 comentarios. Sin embargo, pensamos que esto no puede justificar el largo periodo de tiempo que se ha tardado en confeccionar este documento de respuesta a los comentarios.

El hecho de que el documento de respuesta a los comentarios se divida en dos partes y que solo la Parte 1 se publicara antes de la fecha límite no es algo aceptable. ¿Cómo se supone que vamos a comentar una propuesta tan importante sin la posibilidad de ver la segunda parte?

Pensamos que la segunda parte de este documento de respuesta a los comentarios debe publicarse de inmediato y que la fecha límite para los comentarios de la Parte 1 debe ampliarse debidamente.

Respuesta: Publicar un documento de respuesta a los comentarios en dos partes no es la práctica habitual de la Agencia, pero presentaba la ventaja de ayudar a recuperar parte del retraso. Se ha tenido gran cuidado a la hora de proporcionar en la Parte 1 del documento de respuesta a los

comentarios una representación precisa de los comentarios principales realizados y en añadir el Dictamen en borrador de nuestra revisión de todos los comentarios. La Parte 1 es por ello, una base válida para buscar reacciones en la opinión y es probablemente un documento más fácil de leer que las 500 páginas de la parte 2 del documento de respuesta a los comentarios.

La Parte II se ha publicado y contiene el borrador de CS–LSA que será adoptado por la Agencia a principios de 2011.

La Agencia reconoce que se ha tardado bastante en progresar, principalmente debido a problemas de recursos, pero también se ha utilizado el retraso para preparar la tarea BR.010 (Lanzamiento de un estudio sobre las lecciones aprendidas para ELA1 con la revisión de los Reglamentos nacionales sobre Micro-Ligeros) y para reforzar la cooperación con la FAA en esta materia y reunir más información referida a la experiencia en los Estados Unidos con las normas LSA. La Agencia desea resaltar que el retraso no está relacionado con la falta de entendimiento de la importancia y prioridad de la aviación general, como lo demuestra la mejora de la Parte M, el Dictamen que trata la Licencia L y el Dictamen sobre FCL que incluye un LAPL.

Página 4 (a) Comentario general (LAMA EUROPE)

LA BASE DE CUALQUIER INDUSTRIA AERONÁUTICA DE ÉXITO ES LA PEQUEÑA AVIACIÓN (OCIO).

Cualquier piloto comienza volando con pequeños aeroplanos, no con un Airbus, Boeing o Eurofighter. La fuente de los 600 000 pilotos de recreo (de acuerdo con Europe Air Sports) incluidos paracaidistas, parapentistas, pilotos de ultraligeros, planeadores, globos aerostáticos de aire caliente hasta aeronaves con motor ligeras constituye la ventaja de una gran base de clientes de la industria aeronáutica europea y norteamericana. Para comprender la aerodinámica, mecánica de vuelo, cuestiones mecánicas, económicas y medioambientales de un avión debe tener experiencia, y ésta se gana con la pequeña aviación de recreo. Para tener la ilusión de obtener un trabajo en el sector de la aviación, debe poder estar en contacto con ella y aprender la experiencia. Para poder diseñar una aeronave grande útil, debe entender, por la propia experiencia, lo que está realmente detrás de ésta y qué elementos deben considerarse.

Las autoridades en los EE.UU se han dado cuenta de esto hace muchos años. Observaron grandes problemas para obtener suficientes empleados y con la cualificación necesaria para la gran industria aeronáutica. Reconocieron que el estancamiento del crecimiento de la pequeña aviación (número de aeronaves y pilotos) fue el resultado directo de un aumento de los costes de adquisición y operación de aeronaves pequeñas.

En respuesta a esta situación se lanzó el programa LSA (Aeronaves deportivas ligeras) en los EE.UU. en 2004, con el objetivo claro de reducir, de manera notable, los costes básicos para los vuelos privados y de ocio. Esto se logró con la definición de una categoría de aeronave no compleja que permite el registro de una aeronave tras una autodeclaración del fabricante en comparación con una norma industrial aceptada (norma ASTM). El sistema permite a la gente volar con un entrenamiento y requisitos médicos razonablemente reducidos.

Con esta acción se pretendía invertir el descenso de población aeronáutica y por ello, mantener la base de la industria aeronáutica y cinco años después las nuevas normas probaron que la forma en que se hizo fue absolutamente correcta y demostraron su éxito con los resultados obtenidos. El número de aeronaves y pilotos aumentó de inmediato, y con ello el grupo de recursos disponibles para las grandes compañías aeronáuticas.

El modelo de los EE.UU. se ha copiado en muchos países hasta la fecha, a veces con ciertas variaciones, dependiendo de las circunstancias nacionales propias. Entre estos países están ahora los países con mayor población: China y la India. Programas similares se han adoptado para encontrar una base para su futura industria aeronáutica.

En la actualidad, los claros líderes del mercado en todo el sector LSA son las empresas con base en Europa.

La ironía es que no existe un sistema similar para permitir que estas aeronaves construidas de acuerdo con el reglamento LSA puedan volarse en Europa.

El anuncio de la creación del proceso ELA creó la impresión en mucha gente que sería el equivalente Europeo. Sin embargo, mientras que ELA facilita enormemente las cosas para algunas categorías de aeronave, el resultado para las aeronaves ligeras deportivas biplaza es un proceso significativamente más oneroso para su diseño, fabricación y operación que el sistema LSA de los EEUU.

Muchos creen ahora que la respuesta es crear una categoría específica para aviones por debajo de los 600 kg y adoptar el sistema LSA de la forma más equivalente posible.

Respuesta: El ámbito de aplicación de MDM.032 es mayor que la LSA pero propone simplificaciones a la Parte 21. La tarea BR.010 definirá cómo ir más allá de las simplificaciones a la Parte 21 para el subconjunto de aeronaves ELA1.

(LAA) Desafortunadamente este documento de respuesta a los comentarios muestra el enfoque erróneo de la AESA con respecto a la aviación deportiva y recreativa. Creemos que no es posible gestionar la aviación deportiva y recreativa de la misma forma que el transporte aéreo comercial.

Se hace cada vez más notorio que aún no hemos logrado lo que necesitamos, una LSA simple.

Creemos que el esfuerzo regulatorio actual por parte de la AESA no ofrece lo que pensamos que es necesario para el posterior desarrollo de la aviación deportiva y de recreo. En nuestra opinión la LSA podría convertirse en la categoría de entrada para la aviación. Para satisfacer las necesidades de nuestros miembros pensamos que la AESA debería crear una categoría LSA independiente compatible, en todo lo posible, con el sistema LSA de los EE.UU.

La consecuencia positiva de esto podría ser un sistema LSA Global que es nuestro objetivo a largo plazo.

Durante la reunión en la AirVenture 2010 el Administrador de la FAA, Randy Babbitt indicó que el registro de seguridad de la LSA es mejor de lo esperado. Pensamos que esto es una prueba de que el concepto de LSA de los EE.UU. basado en la auto-declaración, junto con reglamentos de mantenimiento sensibles no crea un problema de seguridad. Debido a que el 65 % de los SLSA de los EE.UU. es de origen europeo, estamos convencidos de que el mismo sistema puede usarse en Europa.

El concepto de LSA independiente podría funcionar: independiente, no necesariamente significa que exista sin la AESA, sino que significa que tiene un lugar especial en la jerarquía de las normas de la AESA.

Se ha hecho igual en los EE.UU. donde la FAA ayudó a crear la categoría LSA dentro de las normas de la FAA, mantuvo la función de auditoría, pero no la gobierna directamente.

Somos conscientes de que esto requeriría un cambio del Reglamento de base.

LAA CR está dispuesta a ayudar en la preparación de dicho cambio

Respuesta: Se valora positivamente la oferta de apoyo a la AESA para la tarea BR.010. Los cambios propuestos desde la tarea MDM.032(e) que se encuentran dentro del marco de las normas de la Parte 21, de hecho no logran el objetivo que la LAA CR tiene en mente. El ámbito de aplicación de la norma LSA de la FAA es, sin embargo un subconjunto del de la tarea MDM.032(e) y no apropiado para el rango completo hasta 2 000 kg.

Página 4 Tarifas y cargos de AESA

LAA CR y LAMA EUROPE están muy satisfechas con la afirmación de que la AESA atrae la atención de la Comisión...pero nos tememos que sea demasiado tarde, porque incluso el nivel actual de las tarifas y cargos es un gran problema para las pequeñas empresas. Una base para las tarifas y cargos de la AESA es el reglamento que requiere que la AESA se autofinancie completamente mediante las tarifas y cargos a los que tienen derecho evaluar. Los cargos existentes ya suponen una carga importante para las pequeñas compañías. Normalmente estas empresas producen entre 10 y 150 aeronaves al año con un volumen de negocios en el rango de 1 a 30 millones de Euros, y es difícilmente posible sobrevivir con las tarifas y cargos actuales.

Desde hace muchos años las tarifas y cargos son un problema conocido, debe decidirse a nivel político = Comisión, lo antes posible.

Respuesta: Recibido.

Página 4 y 7 CS-23 Ligerero hasta 1 200 kg de MTOM

LAA CZ y LAMA EUROPE piensan que la creación de este código no es necesaria. De hecho el CS-VLA podría extenderse hasta 4 personas y 1 200 kg de MTOM. En nuestra opinión la explicación de que necesitamos dicho código debido a que la gran mayoría del existente no es válido, porque el sistema ELA se está preparando para nuevas aeronaves, no para las existentes.

¿De todas formas existen tantos códigos aplicables dentro de la categoría de 1 200 kg de MTOM que sería deseable reducir su número y no ampliarlo!

En lugar de este esfuerzo, sería mejor si la AESA creara un buen sistema LSA basado en ASTM. Se sabe que la FAA está considerando la creación de un sistema basado en la ASTM también para FAR-23, quizás esto podría ser el avance en lugar de crear una CS-23light, sería beneficioso trabajar con la FAA en el sistema ASTM para disponer de estándares aeronáuticos mundiales.

Respuesta: Por el momento, se piensa que la enmienda 7 de la Parte 23 de la FAR es una norma aprobada apropiada para aviones específicos. A largo plazo existe el plan de revisar las diversas normas en estrecha colaboración con la FAA, que al mismo tiempo ha llevado a cabo un estudio de proceso de certificación (CPS) sobre la Parte 23.

Páginas 9 y 10 Entidades Cualificadas

Algunos de los fabricantes de LSA y microligeros y la LAA CZ participaron en un «Estudio de la AESA sobre la externalización de las tareas de certificación» llevado a cabo por Steria Mummert Consulting.

¿Se utilizaron los resultados de este estudio para este documento de respuesta a los comentarios?

¿Por qué no se publicó el estudio?

Respuesta: La Agencia le agradece a usted y a los demás miembros del sector participantes la contribución a este estudio.

El informe es un documento interno utilizado por la Agencia para lograr un mejor conocimiento de sus posibilidades de externalización. Según se describe anteriormente, la Agencia está preparando una actualización del dictamen del Consejo de Administración sobre la externalización. El informe no se ha publicado debido a la delicadeza de la discusión que se mantiene.

El estudio no fue utilizado para este documento de respuesta a los comentarios ya que el mismo se refiere simplemente al trabajo de la Agencia para actualizar la política de externalización del Consejo de Administración.

Página 10-11 7. Componentes que no necesitan un formulario EASA 1

Sin la publicación de los comentarios es imposible comprobar esta propuesta. LAA CZ y LAMA EUROPE no están de acuerdo con la solución propuesta.

Proponemos que, al menos para ELA 1, no sea necesario el uso del formulario 1.

Respuesta: Los comentarios recibidos dieron lugar a una propuesta menos liberal para ELA1 que mejora la discusión sobre el uso comercial y no comercial de estos componentes. Proporciona un compromiso aceptable que es diferente de su propuesta hasta incluso limitar aún más los requisitos para un formulario EASA 1. La siguiente fase que pretende abordarse mediante la tarea BR.010 proporcionaría opciones para diferentes enfoques.

Página 11 Cambios en el mercado de componentes y su trazabilidad –

LAA CZ y LAMA EUROPE pensaron que los cambios originales estaban en línea con el esfuerzo para reducir la carga sobre los fabricantes, mientras que esta es todo lo contrario.

Debido a que no podemos ver los comentarios en la Parte II, no estamos de acuerdo con los cambios propuestos en 21A.804 y 21A.805

Respuesta: El documento de respuesta a los comentarios, Parte II ha sido publicado entre tanto y muestra que el mercado de componentes debe mantenerse para su trazabilidad y para el vínculo con los datos de diseño aprobados.

Página 11 8.Cambios a CS-LSA

LAA CZ y LAMA EUROPE apoyan la creación de las especificaciones de certificación para aviones deportivos ligeros basados en ASTM F2245.

Desafortunadamente no podemos comentar más sobre este asunto, ya que la CS-LSA se publicará en la Parte II, aún desconocida.

Respuesta: Los comentarios sobre la CS-LSA serán posibles en el documento de respuesta a los comentarios, Parte II. Estos comentarios se revisarán antes de que se publique la CS-LSA a principios de 2011.

Página 13 9.Cambios y reparaciones estándar

LAA CZ y LAMA EUROPE apoyan este anuncio, sin embargo nos tememos que la creación de esta CS exclusiva, basada en la AC 43-13 1B y 2B de la FAA tarde demasiado.

Respuesta: La Agencia agradece su apoyo. En la actualidad la tarea MDM.048 está programada para iniciarse en 2011 y acabar en el segundo trimestre de 2013. Se están explorando vías para acelerar en lo posible estas tareas.

Página 13-14 10. Armonización con la FAA

LAA CZ y LAMA EUROPE están encantadas con esta declaración. Creemos que para la LSA la mejor idea sería crear un sistema LSA Global con las normas técnicas comunes mundiales basadas en ASTM.

Respuesta: La Agencia le agradece su apoyo en relación a la afirmación de que AESA pretende establecer una armonización a largo plazo sobre la LSA con la FAA (y otras autoridades) gracias a la colaboración estrecha con la FAA en el seguimiento de su estudio CPS, FAR-23 y en el proceso ASTM.

(13) Asociación de Aeronaves Ligeras del Reino Unido

Nota explicativa III. (p2)

Debido a que la Parte II de este documento de respuesta a los comentarios aún no ha sido publicada, la imagen es incompleta y por ello no es posible proporcionar una respuesta completa.

Respuesta: Publicar un documento de respuesta a los comentarios en dos partes no es la práctica habitual de la Agencia, pero presentaba la ventaja de ayudar a recuperar parte del retraso. Se ha tenido gran cuidado a la hora de proporcionar en la Parte 1 del documento de respuesta a los comentarios una representación precisa de los comentarios principales realizados y en añadir el Dictamen en borrador de nuestra revisión de todos los comentarios. La Parte 1 es por ello una base válida para buscar reacciones en la opinión y es probablemente un documento más fácil de leer que las 500 páginas de la parte 2 del documento de respuesta a los comentarios.

Sección a) 2) (p. 5)

La LAA generalmente apoya la propuesta de introducir una segunda consulta para modificar el Reglamento de base, pero la consulta debe ser realizada con rapidez: después de todo, el ANPA 14-2006 fue editado hace cuatro años y la respuesta a la misma fue la llamada a un cambio en el Reglamento de base. Para promover la tan necesitada innovación en el sector, la AESA necesita actuar con rapidez para ofrecer un entorno a los diseñadores y fabricantes de aeronaves muy ligeras en el que actuar sin los gastos y estrechez de recursos inherentes en los sistemas DOA/POA existentes, junto con la reducción de costes y ventajas operativas para el usuario final.

Sección b) (p6+)

LAA generalmente apoya los cambios realizados en comparación con el NPA 2008-07. De nuevo, el sector necesita urgentemente la disponibilidad de estas propuestas. La nueva CS-LSA, CS-23Light y CS-«Reparaciones y cambios estándar» y la CS-VLA revisada y CS-22 necesitan publicarse con carácter de urgencia (como muy tarde, en el momento en que se publiquen las enmiendas a la Parte 21).

Respuesta: La Agencia agradece al comentarista su apoyo y propone progresar en las diversas tareas de seguimiento (por ejemplo MDM.032(d) y BR.010) de acuerdo con el plan de elaboración de reglamentación publicado. Se están explorando vías para acelerar en lo posible estas tareas. La primera norma, CS-LSA, estará lista para su publicación a principios de 2011. Otras «normas» se están aplicando a través de condiciones especiales.

Sección b) 6) (p. 9) (Entidades cualificadas)

Sería de agradecer que las «propuestas de licitación» en este caso se publicitaran más ampliamente. La práctica de colocar una propuesta de licitación en su sitio web sin anunciarlo, es inútil. ¿Quizás sería posible implantar un servicio de suscripción por correo electrónico en el que se envíe un mensaje a todos los suscriptores al publicarse una propuesta de licitación?

Respuesta: Las propuestas de licitación abiertas la publica la oficina de publicaciones del Diario Oficial de la UE, y cuando se publican, se añaden a la [página de Internet de adquisiciones de EASA](#). En la página de Internet de la EASA no es posible una suscripción a una notificación mediante correo electrónico.

Sin embargo, resulta posible suscribirse a TED (Tenders Electronic Database) lugar en el que se publican todas las propuestas de licitación de la Unión Europea en los idiomas oficiales de la UE. La información y las instrucciones para el acceso y la notificación basándose en perfiles de búsqueda específicos pueden encontrarse en: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

General

En varios apartados se ofrece una referencia a 21A.14 (b) o (c) a través de la redacción «aeronave definida en el apartado 21A.14 (b) y (c)». ¿Es correcto que esta redacción defina la categoría de aeronave y no implica que el diseño de la aeronave realmente haya sido aprobado en virtud de 21A.14 (b) o (c)? La respuesta a esta pregunta ayudaría a comprender si las ventajas del nuevo sistema (por ejemplo, la producción en virtud de la Subparte L, componentes producidos por el propietario) son también posibles para tipos de aeronaves para los que el diseño ha sido aprobado antes de este cambio de la norma o bajo la norma superior de una DOA completa aprobada.

Respuesta: Cuando se hace referencia a «aeronaves definidas en 21A.14 (b) o (c)» en estos requisitos, define una categoría de productos proporcionados en dicho apartado. Por ello, también sería aplicable a productos ya aprobados en virtud de las normas actuales. En el Dictamen la referencia cuando sea aplicable, se sustituye ahora por ELA1 y ELA2 para los que se proponen definiciones en este dictamen sobre los cambios en 1702/2003.

21A.14 (b) y (c)

Este apartado también se refiere al motor y las hélices. ¿Cómo es su relación con la Subparte L y 21A.307 (b) y (c) si el diseño se incluye en la aeronave, o si el diseño ya ha sido aprobado a través de una DO de conformidad con la Subparte J? Por ejemplo ¿es posible producir un motor para una aeronave en virtud de 21A.14 (b) o (c) según la Subparte L? ¿Pueden producirse también los componentes de un motor bajo la responsabilidad del propietario de la aeronave?

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, parte del comentario ya no resulta relevante.

Con respecto a la aptitud de componentes sin un formulario EASA 1, de hecho se pretende permitir la instalación de estos componentes cuando se ajusten al diseño aprobado. Por ejemplo, los componentes de motores de automoción que se aprueben con la aeronave pueden instalarse bajo la responsabilidad del propietario de la misma.

21A.377 (b) y (c)

En la Sección B-Material para Subparte G se ha borrado recientemente el nivel de hallazgo 3. En este apartado, aparece de nuevo.

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

21A.353 (b)

Una Organización de diseño y producción combinado según la Subparte L: no podría firmar una disposición DO-PO con una DO diferente además de su ámbito primario.

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

21A.383 (c)

La referencia «en 21A.307» ha sido eliminada del texto relevante de la Subparte G hace algunos años debido a que no permitía un formulario EASA 1 «Solo de conformidad» / «prototipo».

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

21A.385 (n)

La referencia debería cambiarse de «bajo el privilegio de 21A.383 (f)» a «...21A.383 (e)».

Respuesta: La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L. Por ello, el comentario ya no resulta relevante.

21A.439 Producción de componentes para reparación

Este apartado debería dirigirse también a la posibilidad de componentes producidos bajo responsabilidad del propietario de la aeronave, de lo contrario, este apartado estaría en conflicto con 21A.307 (b) y (c).

Respuesta: No aceptada. El apartado 21A.307 no tiene el objetivo de cambiar los requisitos de mantenimiento. Esto queda fuera del ámbito de actuación de esta tarea de elaboración de reglamentación.

Subparte L en su totalidad

No apreciamos ventajas reales en la creación de dicha Subparte L.

- Tal como ya muestran 21A.377 (b) y 21A-383 (c), existe un alto riesgo de que esta subparte, inadvertidamente difiera de los requisitos relevantes de la Subparte J o Subparte G. La Subparte L, si realmente se necesitara, debería dirigirse a la combinación de aprobación DO y PO, los requisitos en sí deberían mantenerse en la Subparte J y G.

- ¿Dónde están las ventajas para el sector? La pretendida reducción de costes podría resultar menor a largo plazo, ya que los requisitos a explorar siguen siendo los mismos y es posible que se produzca una división entre la implicación de AESA (parte DO) y la NAA (parte PO) en este proceso de vigilancia.

Respuesta: La Agencia está de acuerdo en que la Subparte L propuesta no aporta diferencias sustanciales a los requisitos individuales de DOA y POA. La posibilidad ya existe en el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base para transferir la responsabilidad de POA a la Agencia. Por lo tanto se concluyó que la Subparte L no proporciona ventajas suficientes y complica en exceso las normas, según lo expresado en esta reacción. La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L.

(15) UK CAA

Página 2 Apartado nº: III 4) y IV

Comentario: CAA espera recibir la Parte II del documento de comentarios cuando se ofrezcan comentarios más exhaustivos sobre todas las propuestas, Parte I y Parte II.

A continuación siguen algunos ejemplos de la necesidad de entender el documento de respuesta a los comentarios completo: -

La afirmación de la página 4 de que «el NPA fue recibido con sentimientos encontrados», debería ponerse en contacto con la inclusión del comentario y la respuesta de AESA.

Respuesta: Muchos comentaristas expresaron un comentario similar de que la propuesta estaba dirigida en la dirección correcta, sin embargo creían que no ofrece la solución que anticiparon, similar al sistema LSA de la FAA. Debido a que esto implicaría un cambio en el Reglamento de base, se propone la segunda fase, mediante la tarea BR.010.

La referencia en la página 5 a la desregulación de un cierto segmento de la aviación ligera parece diferir de los principios de la OACI y el asunto de un Certificado de aeronavegabilidad internacional. El problema de un Certificado de aeronavegabilidad de la OACI requiere que un individuo u organización acepte la responsabilidad de un producto o componente.

Respuesta: La conformidad con la OACI es una consideración importante pero necesita equilibrarse con el deseo de un mayor desarrollo de la AG con un nivel de seguridad apropiado.

Referencia en la página 5, apartado (a), subapartado 2, segundo punto de viñeta. Aunque esto parece identificar la intención de armonizar futuros cambios al Reglamento de base con la FAA y Transport Canada se cree que la armonización debería extenderse a la propuesta de producir estándares CS adicionales.

Respuesta: Es nuestra intención armonizar los procesos y normas en la medida de lo posible. El desarrollo de normas armonizadas podría desarrollarse en una dirección en la que menos normas podrían ser apropiadas.

Página 5 subapartado 2 cuarta viñeta, La aceptabilidad de las propuestas de que algunas aeronaves ELA no requerirán de un Certificado de tipo de motor o hélice depende del tamaño y tipo de operación permitida. Por ejemplo, puede ser aceptable para una aeronave biplaza de fabricación propia pero no para aeronaves más capaces con aprobación IMC (tales como el Cessna 172 y PA-28 (180)).

Respuesta: De hecho esto requeriría una revisión dentro de la tarea propuesta BR.010.

Página 6 apartado nº: (b) «El Dictamen sobre la Parte 21 y los cambios comparados con el NPA», subapartado 1

Comentario: El concepto original en el NPA 2008-07 fue para operación no comercial. El ejemplo de la segunda frase indica que este principio no se ha mantenido en los cambios propuestos esbozados en este CRD. Nos gustaría una mayor aclaración de este punto.

Respuesta: Los criterios de uso del formulario EASA 1 se hacen más restrictivos y como consecuencia permiten también la aplicación comercial.

Página 6 apartado nº: (b) subapartado 2, nota bajo el título «CS-VLA» (segunda viñeta)

Comentario: Observamos que la tarea de elaboración de reglamentación VLA.008 considerará una ampliación de la CS-VLA para que incluya VFR nocturno e IMC y advertimos que esto podría tener un efecto importante en el registro de seguridad para dichas aeronaves y se requeriría una cuidadosa revisión y armonización con la FAA y Transport Canada.

Respuesta: Estamos de acuerdo en que el impacto en la seguridad debe revisarse como parte de esta tarea. La armonización con, y la experiencia de la TCCA y la FAA serán una consideración importante.

Página 7 apartado nº: (b) subapartado 2, nota bajo el título «CS-23» (tercera viñeta)

Comentario: La CS-23 Light, FAR-23 en la Enmienda 7 representa una norma que fue publicada por el Gobierno de los Estados Unidos el 14 de septiembre de 1969. Estamos de acuerdo en que muchas aeronaves fueron diseñadas y fabricadas siguiendo esa norma y algunos aún disfrutan de derechos heredados con algunos cambios de diseño respecto de aquellos primeros requisitos. Sin embargo, cualquier aeronave con modificaciones significativas o cualquier aeronave nueva desde aquel momento habrá sido diseñada con respecto a estándares posteriores. Esto permite al fabricante tener en cuenta los problemas de diseño no cubiertos adecuadamente en una edición anterior de la FAR-23, como la tolerancia a la fatiga y daños en estructuras compuestas. La JAR-23 y CS-23 se basaron en la FAR 23-42 con fecha de 4 de febrero de 1991. Cualquier propuesta para crear un Certificado de aeronavegabilidad estándar, CS-23 Light, debería basarse en las últimas normas CS-23 que pueden verse como armonizadas en lo sustancial con la FAR-23.

Respuesta: Los aviones diseñados y certificados según la FAR Parte 23, Enmienda 7 no han sido cuestionados y representan la inmensa mayoría de la flota actual. Por ello, pensamos que esto puede ser un estándar de aeronavegabilidad para aviones de un diseño similar, siempre que cuando los requisitos sean inapropiados (como la estructura compuesta) se modifique la base de certificación.

Página 7 apartado nº: (b) subapartado 2, nota bajo el título «CS-22» (cuarta viñeta)

Comentario: La CAA cree que en interés de la eficiencia cualquier ejercicio de racionalizar los estándares de diseño de CS-VLA y el propuesto CS-23 Light debería completarse antes de crear un nuevo estándar como el CS-23 Light. Esto sería una actividad de armonización con la FAA y Transport Canada.

Respuesta: La introducción de CS-23Light basado en FAR Parte 23, enmienda 7 se considera un enfoque pragmático que, en una fase posterior, debería ser revisado y quizás fusionado según lo expresado en el documento de respuesta a los comentarios.

Página 8 apartado nº: 3

Comentario: ¿En qué etapa sería necesaria la entrada del DOA simplificado? ¿Sería posible que fuera requerido antes de la emisión de un certificado de aeronavegabilidad o autorización de vuelo?

Respuesta: El DOA no sería en absoluto un requisito. El escenario descrito muestra el caso en el que una compañía puede arrancar sin un DOA y dependiendo del negocio pasar a un DOA para ser más eficiente en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Página 10 apartado nº: 6 «Entidades cualificadas», (segunda viñeta): «el solicitante debería poder proponer su entidad cualificada seleccionada para la aprobación de la Agencia».

Comentario: Observamos que el Consejo de Administración de AESA aún debe adoptar una política para el uso de las QE. La CAA sugiere que un factor que deberá considerarse es si los solicitantes pueden elegir la ruta percibida como más débil para obtener la aprobación y hasta qué punto la Agencia debería asignar una Entidad Cualificada acreditada en base a ubicación geográfica, en busca de ventajas idiomáticas y culturales. La estandarización será también un punto crítico.

Respuesta: La política de uso de entidades cualificadas debería ofrecer un campo de juego homogéneo que a través de la estandarización evite la ruta del «eslabón más débil» para la certificación.

Página 11 apartado nº: (b) subapartado 7

Comentario: La propuesta revisada solo requiere un formulario EASA 1 para estructura primarias, mandos de vuelo o componentes de vida útil limitada y que los propietarios de aeronaves ELA 1 proporcionen una declaración de conformidad con un diseño aprobado. Cualquier aeronave elegible para un Certificado de aeronavegabilidad de la OACI debe usar componentes que estén disponibles con un formulario EASA 1, estando permitida la fabricación limitada mediante a organizaciones de mantenimiento debidamente aprobadas. Si los propietarios producen una declaración de conformidad, no queda claro de quién sería la responsabilidad. Una aeronave modificada de esta forma debería estar limitada a una autorización de vuelo y no debería usarse para operaciones comerciales.

Respuesta: La propuesta revisada ha mantenido la propuesta original para ELA2 y ha hecho la propuesta para ELA1 más restrictiva. El propietario producirá una declaración de conformidad y será responsable de la aceptación de los componentes en su aeronave.

Página 14 apartado nº: (b) subapartado 10, armonización con la FAA

Comentario: La CAA está de acuerdo en que, a menos que se tomen disposiciones especiales por los solicitantes de fuera de la AESA no sería posible que AESA actuara como el estado de diseño. Este aspecto quedaría particularmente resaltado por productos que están aprobados en los EE.UU. como aeronaves LSA de OACI que se estén considerando para la emisión de un Certificado de aeronavegabilidad OACI de AESA.

Respuesta: Recibido. Este asunto merece una posterior consideración.

Página 14 apartado nº: 2, última frase

Comentario: La declaración de que «El enfoque europeo de RTC o TC para LSA no impedirá la exportación del LSA europeo a los Estados Unidos si no han recibido ningún certificado de aeronavegabilidad individual» no se comprende del todo. Debería proporcionarse una mayor explicación.

Respuesta: Esta afirmación está relacionada con las citas de la Orden 8130.2F presentada en este apartado y en el documento de respuesta a los comentarios, Parte I. Debido a que el tipo de aeronave es elegible para la certificación, o incluso dispone de un certificado de tipo (restringido) de AESA, esto representaría la «certificación similar en su país de origen».

Por ello, la aeronave sería elegible para un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría LSA.

(16) Un miembro austríaco del Comité de AESA

Comentario general/ Justificación:

Debido al hecho de que el documento de respuesta a los comentarios no se ha publicado en su totalidad, la parte con los comentarios y respuestas de AESA aún falta (no disponible en la página de Internet de AESA), el periodo de comentarios se considera demasiado breve.

Propuesta:

Ampliar el periodo de comentarios para este documento de respuesta a los comentarios en base al hecho de que se requiere la publicación de la parte del documento de respuesta a los comentarios que incluye los comentarios de los implicados, así como las respuestas de AESA.

Respuesta: No aceptada. Publicar un documento de respuesta a los comentarios en dos partes no es la práctica habitual de la Agencia, pero presentaba la ventaja de ayudar a recuperar parte del retraso. Se ha tenido gran cuidado a la hora de proporcionar en la Parte 1 del documento de respuesta a los comentarios una representación precisa de los comentarios principales realizados y en añadir el Dictamen en borrador de nuestra revisión de todos los comentarios. La Parte 1 es por ello, una base válida para buscar reacciones en la opinión y es probablemente un documento más fácil de leer que las 500 páginas de la parte 2 del documento de respuesta a los comentarios.

Subparte B

21A.14

Comentario/Justificación/Propuesta:

Las definiciones mencionadas en este apartado deben estar en línea con las definiciones a aplicar en todas las demás partes relevantes de las reglas de aplicación.

La definición de ELA 1 en la parte M debería estar en línea con la definición en la parte 21.

Respuesta: La propuesta para la enmienda de la Parte M se introduce en este Dictamen.

(c) 7. Un motor de pistón

Comentario: ¿Para todo tipo de motores de pistón incluso no usados para el proceso de certificación ELA de productos 21A14(c) es posible, incluso para motores muy complejos con FADEC y turbo cargadores?

Respuesta: Aceptado. Se ha corregido 21A.14(c) para permitir solo los motores y hélices instalados en las aeronaves definidas en 21A.14(c)

21A.47

Debería aclararse si la transferencia de TC para una aeronave en la que la Agencia ha aprobado un programa de certificación es posible, cuando los requisitos de cualificación para la elegibilidad según 21A.14 no se cumplen, y del nuevo titular de TC no posee un AP para DOA o DOA. (Consulte también 21A.116)

Respuesta: Cuando la Agencia aprueba un programa de certificación, se cumplen las cualificaciones de elegibilidad. Esto se trata en el cambio a 21A.14.

Sin embargo una transferencia solo sería posible cuando la persona natural o legal sea capaz de cumplir las obligaciones, según lo especificado en el cambio propuesto a 21A.47 (Consulte el documento de respuesta a los comentarios 2008-06).

Subparte D

21A.98(a)

Comentario / Justificación:

Este subapartado no está claro. La aplicabilidad, según se menciona, es equívoca y puede dar lugar a diferentes interpretaciones. Leer este apartado junto con 21A.14 puede confundir a los solicitantes.

Propuesta:

Se sugiere usar puntos con viñetas para el apartado de la aplicabilidad.

Respuesta: Parcialmente aceptada. El apartado se reescribe para mejorar la comprensión.

Subparte D

21A.98 (b) y (c)

Comentario

Nos gustaría comentar de forma general que el uso de especificaciones de certificación para aprobaciones generales, según lo mencionado en este subapartado no está en línea con el Reglamento de base 216/2010 y supera las competencias de la responsabilidad de AESA.

Respuesta: La CS propuesta para reparaciones estándar contendrá reparaciones o reparaciones específicas, no aprobaciones generales. Es responsabilidad de AESA desarrollar especificaciones de certificación y Medios aceptables de cumplimiento que se utilicen en el proceso de certificación. (Artículo 19 del Reglamento de base). Por ello, se desarrollarán esta nueva CS para la certificación de cambios estándar.

Subparte L

Comentario / Justificación:

No se apoya esta Subparte debido a que crea más carga burocrática para la comunidad aeronáutica a la que se dirigen estos requisitos.

La Subparte L solo constará de ámbito, elegibilidad, aplicación, emisión de aprobación y transferencia de aprobación.

La Subparte no proporcionará requisitos detallados para la aprobación de DOA y POA. Solo existirá una referencia a la Subparte F, G o J.

El proceso de aprobación no será diferente a esta subparte y aprobaciones de organizaciones menos complejas de acuerdo con la Subparte F para la producción, y serían posibles procedimientos alternativos para DOA. Solo los requisitos menos restrictivos que los anotados en la Subparte F, G o J se mencionarán en

Respuesta: La Agencia está de acuerdo en que la Subparte L propuesta no aporta diferencias sustanciales a los requisitos individuales de DOA y POA. La posibilidad ya existe en el artículo 20, apartado 2, letra b, número ii del Reglamento de base para transferir la responsabilidad de POA a la Agencia. Por lo tanto se concluyó que la Subparte L no proporciona ventajas suficientes y complica en exceso las normas, según lo expresado en esta reacción. La Agencia ha decidido retirar la propuesta de la Subparte L.

21A.436 Reparaciones estándar

Aplicabilidad: Consulte el comentario a 21a.98.

Respuesta: Parcialmente aceptada. El apartado se reescribe para mejorar la comprensión.

CS-23 Light:

Comentario: Debería aclararse si la aplicabilidad propuesta y el contenido técnico están en línea con el anexo 8 de la OACI.

Respuesta: CS23 Light estará en línea con el anexo 8 de la OACI.