



**EUROOPAN LENTOTURVALLISUUSVIRASTON**

**LAUSUNTO N:O 1/2011**

**18. maaliskuuta 2011**

**komission asetuksesta, jolla muutetaan 24 päivänä syyskuuta 2003 annettua komission asetusta (EY) N:o 1702/2003 ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä**

**SEKÄ**

**komission asetuksesta, jolla muutetaan komission asetusta (EY) N:o 2042/2003 lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä**

***"ELA-menettely" ja "vakiomuutokset ja -korjaukset"***

## Yhteenveto

Tämä lausunto koskee pääasiassa yleisilmailua ja siinä käsitellään seuraavia seikkoja:

Eurooppalaisia kevyitä ilma-aluksia (ELA) koskevan yksinkertaistetun ja niiden tarpeita paremmin vastaavan hyväksyntämenettelyn käyttöönotto. ELA1-luokan ilma-aluksen (esimerkiksi alle 1 200 kg:n painoiset lentokoneet) tyyppihyväksyntätodistuksen hakija voi käyttää hyväksyntäohjelmaa sen osoittamiseksi, että ilma-alus täyttää suunnittelun mukaiset vaatimukset. Tämän ansiosta pienten yritysten ei tarvitse hankkia suunnitteluorganisaation hyväksyntää (Design Organisation Approval, DOA), joka työläs ja aikaa vievä hallinnollinen menettely, samanaikaisen hyväksyntämenettelyn ohella. Tästä muutoksesta on hyötyä uusille ELA1-luokan ilma-aluksen tyyppihyväksyntätodistuksen hakijoille.

”Vakiomuutoksia ja vakiokorjauksia” koskeva toimintamalli otetaan käyttöön. Uuden toimintamallin ansiosta suunnitteluorganisaation hyväksyntää ei tarvitse hakea vakioina pidettäville muutoksille ja korjauksille. Tätä varten uuteen hyväksyntäeritelämään (CS, certification specification) lisätään luettelo vakiomuutoksista ja -korjauksista. Uuden toimintamallin avulla voidaan vähentää hallinnollisen työn määrää ja samalla kuitenkin ylläpitää korkea turvallisuustaso. Tästä säännöstä koituu etua kaikille pienen ilma-aluksen omistajille/käyttäjille.

Nykyisten sääntöjen nojalla Euroopan lentoturvallisuusviraston EASA 1 -lomake vaaditaan kaikista ilma-alukseen asennettavista varaosista. Jotkin ELA-luokan ilma-aluksen osat ja laitteet tuotetaan kuitenkin teollisuudenaloilla, joita ei säädellä ilmailusäännöksillä. Valmistajat, joita ilmailusäännökset eivät koske, eivät voi luovuttaa näitä osia EASA 1 -lomakkeen kanssa. Uusien ilma-alusten osalta tämä ei ole ongelma, koska osien hyväksynnästä vastaa hyväksytty ilma-aluksen valmistajan tuotanto-organisaatio. Varaosat hankitaan yleensä kuitenkin suoraan niiden valmistajalta. EASA 1 -lomakkeen mukaisen velvoitteen täyttämiseksi nämä osat on hyväksyttävä hyväksytyissä tuotanto-organisaatioissa, joissa niiden lisäarvo ei ole aina ilmeistä. Tässä lausunnossa esitellään ELA-luokan ilma-aluksen omistajia koskeva mahdollisuus hyväksyä tiettyjä, muita kuin turvallisuuden kannalta kriittisiä osia asennettavaksi ilman EASA 1 -lomaketta. Tämän muutoksen tavoitteena on vähentää sääntelyllistä kuormitusta turvallisuusriskeihin nähden sopivaksi.

## Yleistä

1. Tämän lausunnon tarkoituksena on ehdottaa komissiolle, että se muuttaisi komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003<sup>1</sup> liitettä (jäljempänä "Osa 21") ja että se ottaisi käyttöön eurooppalaisia kevyitä ilma-aluksia (ELA) koskevan yksinkertaistetun ja niiden tarpeita paremmin vastaavan hyväksyntämenettelyn. Yhdenmukaisuuden säilyttämiseksi osaan 21 nähden lausunnossa suositellaan, että komissio muuttaa myös komission asetusta (EY) N:o 2042/2003<sup>2</sup> sekä sen liitteitä osa M ja osa 145.
2. Lausunto on annettu Euroopan lentoturvallisuusviraston (jäljempänä "virasto") hallintoneuvoston määrittämän menettelyn<sup>3</sup> ja asetuksen (EY) N:o 216/2008<sup>4</sup> (jäljempänä "perusasetus") 19 artiklan säännösten mukaisesti.

## II. Kuuleminen

3. Viime vuosina "klassinen" harrasteilmailu ja erittäin kevyiden (microlight) ilma-alusten suuntauksen kehittyminen ovat vähentyneet Euroopassa. Ilmailuteollisuudelta ja lentotoiminnan harjoittajilta saadun palautteen mukaan harrasteilmailuun sovellettavat sääntelypuitteet ovat muuttuneet yhä raskaammiksi toimintojen luonteeseen nähden, ja lainsäädäntö kuormittaa myös näiden ilma-alustyyppien suunnittelijoita ja valmistajia hyvin paljon.
4. Virasto käynnisti sääntelytehtävän MDM.032 näiden huolenaiheiden käsittelemiseksi. Tehtävän laajuuden vuoksi virasto julkaisi vuonna 2006 etukäteen muutosehdotusta koskevan ilmoituksen (NPA, Notice of Proposed Amendment), jossa käsiteltiin yleisilmailuun paremmin soveltuvaa sääntelyä koskevaa toimintamallia. MDM.032-työryhmä käytti tähän muutosehdotusta koskevaan ilmoitukseen saatua palautetta yleisilmailuun paremmin soveltuvaa sääntelyä koskevan toimintamallin kehittämisessä. Tässä toimintamallissa käsiteltiin alustavaa ja jatkuvaa lentokelpoisuutta sekä yleisilmailun lentotoimintoja ja lupamenettelyjä.
5. Virasto käsitteli myös Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen (Federal Aviation Administration, FAA) laatimaa, kevyitä urheilulentokoneita (LSA) koskevan säännön käyttöönottoa, minkä myötä kävi ilmi, että harrasteilmailun osalta sääntöjen yhdenmukaistaminen viraston ja FAA:n välillä on vähentynyt. Valtaosa Yhdysvaltojen kevyistä urheilulentokoneista on eurooppalaista alkuperää, mutta niillä lentäminen on Euroopan unionissa lainmukaista vain, jos niiden lentoonlähöpaino on alle 450 kg (jolloin niihin sovelletaan perusasetuksen liitettä II) tai jos ne on hyväksytty erittäin kevyitä lentokoneita koskevan hyväksyntäeritelmän (CS-VLA) tai muun sitä ylemmän koodin mukaisesti.

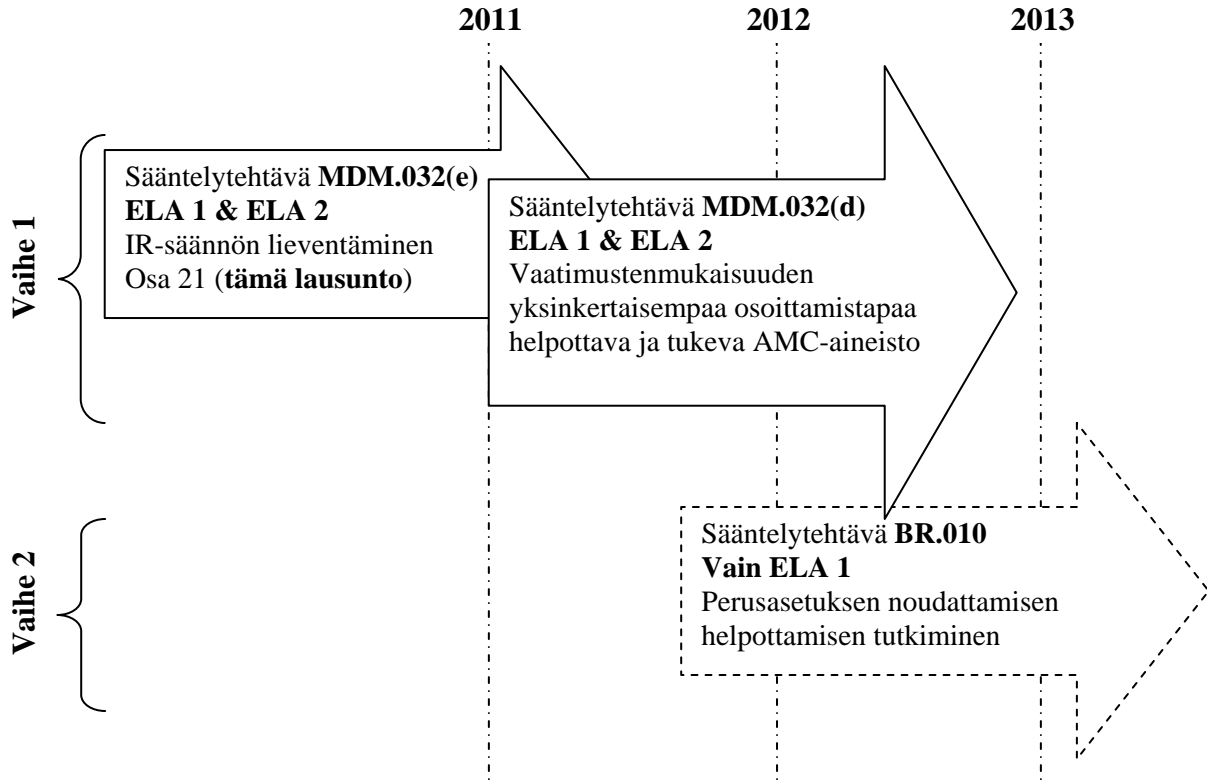
<sup>1</sup> Komission asetus (EY) N:o 1702/2003, annettu 24 päivänä syyskuuta 2003, ilma-alusten ja niihin liittyvien tuotteiden, osien ja laitteiden lentokelpoisuus- ja ympäristöhyväksyntää sekä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntää koskevista täytäntöönpanosäännöistä (EUVL L 243, 27.9.2003, s. 6). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 30. marraskuuta 2009 annetulla asetuksella (EY) N:o 1194/2009 (EUVL L 321, 6.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Komission asetus (EY) N:o 2042/2003, annettu 20 päivänä marraskuuta 2003, lentokelpoisuuden ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden ylläpidosta, ja näihin tehtäviin osallistuvien organisaatioiden ja henkilöiden hyväksymisestä (EUVL L 315, 28.11.2003, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 27 päivänä lokakuuta 2010 annetulla komission asetuksella (EY) N:o 962/2010 (EUVL L 281, 27.10.2010, s. 78).

<sup>3</sup> Hallintoneuvoston päätös viraston menettelystä lausuntojen, hyväksyntäeritelmien ja ohjeaineiston antamisessa (sääntelymenettely). EASA MB 8-2007, 11.6.2007 ("sääntelymenettely").

<sup>4</sup> Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 216/2008, annettu 20 päivänä helmikuuta 2008, yhteisistä siviili-ilmailua koskevista säännöistä ja Euroopan lentoturvallisuusviraston perustamisesta sekä neuvoston direktiivin 91/670/ETY, asetuksen (EY) N:o 1592/2002 ja direktiivin 2004/36/EY kumoamisesta (EUVL L 79, 19.3.2008, s. 1). Asetus sellaisena kuin se on viimeksi muutettuna 21. lokakuuta 2009 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1108/2009 (EUVL L 309, 24.11.2009, s. 51).

6. Osana yleisilmailuun paremmin sopivan sääntelyn toimintamallia MDM.032-työryhmässä käsiteltiin monia alustavaa lentokelpoisuutta koskevia vaihtoehtoja. Asiakirjassa NPA 2008–07, joka julkaistiin 18. huhtikuuta 2008, työryhmä ehdotti alustavan lentokelpoisuuden osalta seuraavaa:
- Komission asetuksen (EY) N:o 1702/2003 liitteen II (jäljempänä "osa 21") ilma-alusluokan (etenkin mikrokevyet) soveltamisalaa ei muuteta, ja kyseiset ilma-alukset jätetään tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle.
  - ELA-luokan ilma-aluksille laaditaan kevyempi lainsäädäntö uuden menettelyn perusteella ja otetaan käyttöön vakiomuutoksia ja -korjauksia koskeva toimintamalli.
  - ELA-luokan ilma-aluksia koskeva kevyempi lainsäädäntö jakautuu kahteen menettelyyn:
    - o ELA1-luokka koskee lentokoneita, purjelentokoneita tai moottoripurjelentokoneita, joita ei ole luokiteltu monimutkaisiksi moottorikäyttöisiksi lentokoneiksi ja joiden suurin sallittu lentoonlähätöpaino on **1 200 kg**.
    - o ELA2-luokka koskee lentokoneita, purjelentokoneita tai moottoripurjelentokoneita, joita ei ole luokiteltu monimutkaisiksi moottorikäyttöisiksi lentokoneiksi ja joiden suurin sallittu lentoonlähätöpaino on **2 000 kg**.
7. Asiakirjassa NPA 2008–07 ehdotettu uusi menettely ELA-luokan ilma-aluksia varten oli huomattavasti aiempaa yksinkertaisempi ilma-aluksen ja ilmailutuotteiden, osien ja laitteiden sääntelyä varten. Tarkoituksena oli jatkaa tätä tyyppiä koskevien tyyppihyväksyntätodistusten sekä yksittäisen ilma-aluksen lentokelpoisuustodistusten myöntämistä. Tämä tarkoittaa sitä, että uudessa menettelyssä noudatetaan osan 21 nykyisiä periaatteita.
8. Määräaikaan (18. heinäkuuta 2008) mennessä virasto oli saanut 843 huomautusta 79 kansalliselta viranomaiselta, ammatilliselta järjestöltä ja yksityiseltä yritykseltä.
9. Monet huomautuksia antaneet tahot katsoivat, että muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa ei saavutettu niiden haluamia tavoitteita, joita olivat esimerkiksi Yhdysvalloissa käytettävään hyväksyntämenettelyyn verrattava menettely (kevyitä urheilulentokoneita koskeva sääntö), joka ei sisällä organisaatiohyväksyntöjä tai Yhdysvaltain ilmailuviranomaisen (FAA) merkittävää osallistumista. Nämä huomautukset tulivat kuitenkin pääasiassa sidosryhmiltä, jotka kuuluvat ELA1-menettelyn soveltamisalaan.
10. Tämän vuoksi virasto ehdotti asiakirjaan NPA 2008–07 antamassaan vastausasiakirjassa (CRD, Comment Response Document) tärkeää ehdotuksia koskevaa strategista muutosta, rinnakkaista sääntelyvaihetta 2. ELA1-luokan ilma-alusten koskevan lainsäädännön edelleen keventämistä käsitellään sääntelytehtävässä BR.010, joka on aiheeltaan lähempänä FAA:n kevyitä urheilulentokoneita koskevia sääntöjä. Samalla jatketaan asiakirjan NPA 2008–07 mukaisia ehdotuksia ELA1- ja ELA2-luokan osalta, jotta osan 21 mukainen, nykyistä hyväksyntämenettelyä yksinkertaisempi menettely voidaan ottaa käyttöön niin pian kuin mahdollista.



11. Virasto päätti julkaista asiakirjaa NPA 2008–07 koskevan vastausasiakirjan kahdessa osassa selventääkseen kaksivaiheista toimintatapaa ja antaa kattaavan yhteenvedon keskusteluista sekä päätelmistä ja niiden perusteella laaditun tekstiehdotuksen osan 21 muutoksista nykyisen hyväksyntämenettelyn yksinkertaistamiseksi. Virasto uskoo, että huolimatta tehtävän kahteen vaiheeseen jakamista koskeneista kielteisistä reaktioista, joita on esitetty myös tämän lausunnon liitteessä, tämä toimintatapa paransi tähän strategiaan liittyvää kuulemistä ja samalla nopeutti tässä lausunnossa ehdotettujen osaa 21 koskevien muutosten käsittelemistä.
12. Asiakirjaan NPA 2008–07 annetun vastausasiakirjan osa II julkaistiin erikseen 25. marraskuuta 2010, ja se sisälsi kaikki 843 huomautusta, vastausta ja lopputuloksena laaditun tekstin ehdotetuista hyväksyntäeritelmistä, jotka koskivat ELA1-luokan lentokoneita 600 kg:aan saakka (CS-LSA). Uusi kevyitä urheilulentokoneita koskeva hyväksyntäeritelmä (CS-LSA) on suunniteltu julkaistavaksi vuoden 2011 alussa, ja siinä käytetään samoja ilmailuteollisuuden standardeja kuin Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen (FAA) kevyitä urheilulentokoneita koskevilla säännöillä (FAA-LSA).
13. Viraston ehdottaman vaiheen 2 (tehtävä BR.010) valmistelussa on tehty tutkimus nykyisistä kansallisista mikrokevyitä ilma-aluksia koskevista sääntelyjärjestelmistä muutamassa jäsenvaltiossa. Tutkimuksessa on tarkasteltu myös turvallisuuteen liittyviä tietoja. Tutkimuksen avulla on tarkoitus määrittää, mitä näistä ELA1-luokan lentokoneisiin läheisesti liittyviin ilma-alusluokkiin sovellettavista sääntelyjärjestelmistä voidaan oppia. Tutkimuksen tuloksia käytetään tehtävän BR.010 mukaisten vaihtoehtojen tarkastelussa.
14. Viraston valitseman, osan 21 muuttamisen edistämiseen tähtäävän ja tässä lausunnossa esitellyn toimintatavan hyvät ja huonot puolet ovat seuraavat:

- Nykyisen hyväksyntämenettelyn yksinkertaistaminen kaikkien ELA1- ja ELA2-luokan ilma-alusten osalta siten, että tyyppihyväksyntätodistus tai rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus säilytetään.
  - Muutokset tulevat voimaan niin pian kuin mahdollista tämän sääntelymenettelyn perusteella.
  - "Vakiomuutoksia" ja "vakiokorjauksia" koskevan toimintamallin käyttöönotto seuraavien ilma-alusten osalta:
    - a. ELA1- ja ELA2-luokan ilma-alukset
    - b. lentokoneet, joiden suurin sallittu lentoonlähtömassa (MTOM) on 5 700 kg tai vähemmän, sekä
    - c. roottori-ilma-alus, jonka MTOM on 3 175 kg tai vähemmän.
  - Ehdotusta ei pidetä parhaana mahdollisena ratkaisuna ELA1-luokan ilma-alusten osalta, mutta uuden ehdotuksen laatimiseen tarvitaan lisää aikaa.
  - Komission hyväksymää maksu- ja palkkioasetusta sovelletaan edelleen, joskin sidosryhmät pitävät sitä suurena esteenä uuden ilma-aluksen hyväksynnälle tai vanhemman ilma-aluksen muutosten tai korjausten hyväksynnälle. Rahoitusta ehdotettiin perustuvaksi pieneen lentolipuista perittävään maksuun yhdysvaltalaisen käytännön mukaisesti. Tällainen järjestelmä varmistaa EASA-järjestelmän rahoituksen ilman merkittävää korotusta lentolippujen hintoihin.
15. Reaktiot vastausasiakirjan 2008-07 osaan I on esitetty tämän lausunnon liitteessä, ja käytännön syistä jotkin reaktiot on käännetty tai niistä on tehty kattava yhteenveto. Palautetta antoi yhteensä seitsemän yhdistystä yleisilmailun ELA1-sektorilta, kuusi eurooppalaista viranomasta, Yhdysvaltojen ilmailuviranomainen (FAA) ja kaksi yksityishenkilöä.
16. Erityisesti ELA1-luokassa aktiivisesti toimivat sidosryhmät ilmaisivat pettymyksensä nykyiseen ehdotukseen. Heidän mielestään ehdotus ei tarjoa yhteisölle tarvittavaa helpotusta, minkä lisäksi tämän muutoksen laatiminen on kestänyt liian kauan. Vastausasiakirjassaan virasto on jo ilmoittanut olevan selvää, etteivät ehdotetut muutokset osaan 21 ole lopullinen ratkaisu. Sen vuoksi ehdotetaan aloitettavaksi seurantamenettely, jossa tarkastellaan vaihtoehtoja, jotka edellyttävät muutoksia perusasetukseen. Tämä ei kuitenkaan liity tämän lausunnon mukaiseen ehdotukseen.
17. Vastausasiakirjan osaan I saatujen reaktioiden mukaan vaikuttaa siltä, että osan 21 uuden alaluvun L mukaisesta ehdotetusta suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistetystä hyväksynnästä ei koidu ilmailuteollisuuden ennakoimia hyötyjä. Ehdotettua alalukua L pidetään liian monimutkaisena. Pitkällä aikavälillä se voi johtaa epäyhtenäisyyksiin osan 21 nykyisiin alalukuihin nähden suunnitteluorganisaation hyväksynnän (DOA) ja tuotanto-organisaation hyväksynnän (POA) osalta. Sen arvellaan myös lisäävän byrokratiaa. Näitä reaktioita pohdittuaan virasto päätti, että uusi alaluku L, jota sovelletaan vain ELA1- ja ELA2-perusteet täyttäviin ilma-aluksiin, teki osasta 21 tarpeettoman monimutkaisen, ja siitä olisi vain vähän tai ei lainkaan hyötyä organisaatioille. On myös ilmeistä, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskevaan ehdotukseen vaikutti suuresti perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohdan soveltaminen jäsenvaltiossa. Yhdistetty hyväksyntä voitaisiin myöntää vain silloin, jos jokin jäsenvaltio olisi pyytänyt virastoa ottamaan vastuun tietystä tuotanto-organisaation hyväksynnästä (production organisation approval, POA) kyseisessä jäsenvaltiossa. Itse asiassa perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohdan nojalla suunnittelu- ja

tuotanto-organisaation yhdistetty hyväksyntä on mahdollista jo nykyisten täytäntöönpanosääntöjen perusteella. Jos jokin jäsenvaltio on päättänyt käyttää tätä määräystä, virasto yhdistää tuotanto- ja suunnitteluorganisaatioiden hyväksynnän valvonnan ja myöntää lopulta yhden yhdistetyn hyväksynnän. Näin ollen ehdotettu alaluku L on peruutettu.

### III. Viraston lausunnon sisältö

18. Tässä lausunnossa otetaan huomioon kuulemiseen osallistuneiden ja asiakirjan NPA 2008–07 vastausasiakirjan osaan I reagoineiden sidosryhmien ja viranomaisten ehdotukset niin hyvin kuin mahdollista. Asetuksen (EY) N:o 1702/2003 ja liitteen I (osa 21) muuttamista koskevat muutosehdotukset vastausasiakirjan 2008–07 osan I perusteella esitetään jäljempänä kunkin kohdan osalta, mikäli tarpeen. Toimituksellisia korjauksia ei mainita erikseen.

#### 19. 1702/2003

ELA1- ja ELA2-luokkien määritelmä esitetään 1 artiklassa osan 21 vaatimusten luettavuuden parantamiseksi.

#### 20. Osa 21

##### 21A.14 Pätevyyden osoittaminen

Vastausasiakirjan 2008–07 osassa I olevassa, osaa 21 koskevassa tekstissä kohtaa 21A.14.(c) muutettiin virheellisesti samalla tavoin kuin kohtaa 21A.14.(b) moottoreiden ja potkureiden osalta. Tässä kohdassa tulee käsitellä vain tässä kohdassa tarkoitettuihin ilma-aluksiin asennettujen moottoreiden ja potkureiden hyväksyntäohjelmaa. Kohdat 21A.14.(b) ja (c) on korjattu ja niitä on yksinkertaistettu käyttämällä 1 artiklan mukaisia ELA1- ja ELA2-määritelmiä.

##### 21A.35 Koelennot

ELA1- ja ELA2-luokan ilma-alukset on lisätty b) kohtaan vastausasiakirjan 2008–07 osan I lopullisen tekstin mukaisesti.

##### 21A.90A Soveltamisala

Tämä kohta on numeroitu uudelleen, ja vakiomuutokset on lisätty tämän luvun soveltamisalaan.

##### 21A.90B Vakiomuutokset

Tätä vaatimusta on muokattu ja se on numeroitu uudelleen (katso vastausasiakirjan 2008–07 osan I kohta 21A.98) muutoksia koskevan hyväksyntämenettelyn erottamiseksi selvästi niistä vakiomuutoksista, joiden osalta hyväksyntämenettely ei ole tarpeen. Tekstiä on myös yksinkertaistettu käyttämällä 1 artiklan mukaisia ELA1- ja ELA2-määritelmiä.

##### 21A.112B Pätevyyden osoittaminen

Viittaus uuteen kohtaan 21A.14(c) otetaan käyttöön vastausasiakirjan 2008–07 osan I tekstin mukaisesti.

##### 21A.116 Siirrettävyys

Vaatimusta on muutettu ELA1-luokan ilma-aluksen osalta vastausasiakirjan 2008–07 osan I tekstin mukaisesti.

##### 21A.307 Osien ja laitteiden luovuttaminen asennettavaksi

Vastausasiakirjan 2008–07 osan I lopullinen teksti sisälsi virheellisesti kohdan (c), jonka sisältö oli jo esitetty kohdassa (b). Näin ollen tämä kohta on poistettu.

Vaatimusta on muokattu ottaen huomioon 1 artiklassa esitetyt ELA1- ja ELA2-määritelmät. Kohtaan on lisätty myös omistajan vastuulla valmistettujen osien tunnistamista koskeva vaatimus.

**ALALUKU L – Kohdassa 21A.14(b) ja (c) määritettyä ilma-alusta koskeva suunnittelusta ja tuotannosta vastaavien organisaatioiden yhdistetty hyväksyntä**

Tätä uutta alalukua koskeva ehdotus on peruutettu.

**21A.431A Soveltamisala**

Tähän kohtaan ei tehty muutoksia vastausasiakirjassa 2008–07, mutta nyt se on numeroitu uudelleen, ja tämän alaluvun soveltamisalaan on lisätty vakiokorjaukset.

**21A.431B Vakiokorjaukset**

Tätä vaatimusta on muokattu ja se on numeroitu uudelleen (katso vastausasiakirjan 2008–07 osan I kohta 21A.436) korjauksia koskevan hyväksyntämenettelyn erottamiseksi selvästi niistä vakiokorjauksista, joiden osalta hyväksyntämenettely ei ole tarpeen. Tekstiä on myös yksinkertaistettu käyttämällä 1 artiklan mukaisia ELA1- ja ELA2-määritelmiä.

**21A.432B Pätevyyden osoittaminen**

Vaatimusta on muutettu siten, että se sisältää mahdollisuuden käyttää hyväksyntäohjelmaa pätevyyden osoittamiseen ELA1-luokan ilma-aluksen osalta vastausasiakirjan 2008–07 osan I lopullisen tekstin mukaisesti.

**21A.439 Varaosien tuotanto**

Tätä vaatimusta muutettiin ensin siten, että siihen sisältyisi uusi alaluku L. Alaluku on kuitenkin peruutettu, joten tähän kohtaan ei tule muutoksia.

**21A.441 Korjauksen tekeminen**

Tätä vaatimusta muutettiin ensin siten, että siihen sisältyisi uusi alaluku L, joka on kuitenkin peruutettu. Sanamuoto "hyväksytyt huolto-organisaatiot" on korvattu osaan M ja osaan 145 kohdistuvilla viittauksilla osaa M ja osaa 145 koskevien tahattomien rajoitusten poistamiseksi.

**ALALUKU P ja ALALUKU Q**

Näiden alalukujen kohtiin ehdotetut muutokset on peruutettu alaluvun L peruuttamisen myötä.

**JAKSO B**

Näiden alalukujen kohtiin ehdotetut muutokset on peruutettu alaluvun L peruuttamisen myötä.

21. Asetuksen (EY) 1056/2008 kohtaan M.A.501(a) tehdyn muutoksen lisäksi komission asetukseen (EY) **2042/2003** ehdotetaan muutoksia yhdenmukaisuuden varmistamiseksi asetukseen 1702/2003 nähden. Näissä muutoksissa otetaan huomioon uusi ELA1-määritelmä, uusi osia koskeva luokka kohdassa 21A.307(b) sekä vakiomuutosten ja vakiokorjausten käyttöönotto.

2 artiklan k kohtaa muutetaan ELA1-määritelmän mukauttamiseksi tässä lausunnossa asetukseen 1702/2003 ehdotettuun uuteen määritelmään. Näiden muutosten ansiosta nykyisiä osan 21 tarjoamia mahdollisuuksia voidaan käyttää täysimääräisesti.

22. **Osa M**

**M.A.302 Ilma-aluksen huolto-ohjelma**



Kohtaa (d) muutetaan sen varmistamiseksi, että jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat ohjeet, jotka sisältyvät vakiomuutosten ja -korjausten hyväksyntäeritelmiin, otetaan huomioon huolto-ohjelmassa.

#### **M.A.304 Tiedot muutostöitä ja korjauksia varten**

Tätä kohtaa muutetaan siten, että siihen lisätään hyväksyntäeritelmiä, jotka virasto myöntää vakiomuutosten ja vakiokorjausten osalta.

#### **M.A.502 Osien huolto**

Tätä kohtaa muutetaan määrittämällä ehdot, joiden nojalla kohdassa 21A.307(b) tarkoitetut osat on huollettava, sekä selventämällä, että näistä osista ei voida antaa EASA 1 -lomaketta huollon jälkeen.

#### **M.A. 613 Osien huoltotodiste**

Tätä kohtaa muutetaan sen selventämiseksi, että kohdassa 21A.307(b) tarkoitetuista osista ei voida antaa EASA 1 -lomaketta huollon jälkeen.

#### **M.A.614 Huoltokirjanpito**

Kohtaa (b) muutetaan, jotta se olisi yhteensopiva vakiomuutoksia ja vakiokorjauksia koskevien tietojen kanssa siltä osin kuin osan 21 mukaista hyväksyntämenettelyä ei sovelleta.

#### **M.A.710 Lentokelpoisuustarkastus**

Kohdan (a)(6) sanamuotoa muutetaan sen varmistamiseksi, että kohta on yhdenmukainen vakiomuutoksia ja vakiokorjauksia koskevan toimintamallin kanssa.

#### **M.A.802 Osien huoltotodiste**

Tätä kohtaa muutetaan sen selventämiseksi, että kohdassa 21A.307(b) tarkoitetuista osista ei voida antaa EASA 1 -lomaketta huollon jälkeen.

#### **M.A.902 Lentokelpoisuustarkastustodistuksen voimassaolo**

Kohdan (b)(5) sanamuotoa muutetaan sen varmistamiseksi, että kohta on yhdenmukainen vakiomuutoksia ja vakiokorjauksia koskevan toimintamallin kanssa.

### 23. Osa 145

#### **145.A.42 Osien hyväksyntä**

Kohtaa (a) muutetaan siten, että siihen lisätään kohdassa 21A.307(c) tarkoitetut osat sekä ehdot, joiden nojalla nämä osat voidaan asentaa.

#### **145.A.50 Huollon todistaminen**

Tätä kohtaa muutetaan sen selventämiseksi, että kohdassa 21A.307(b) tarkoitetuista osista ei voida antaa EASA 1 -lomaketta huollon jälkeen.

#### **145.A.55 Huoltokirjanpito**

Kohtaa (b) muutetaan, jotta se olisi yhdenmukainen vakiomuutoksia ja vakiokorjauksia koskevien tietojen kanssa.

**145.A.65 Turvallisuus- ja laatuperiaatteet, huoltomenettelyt ja laatujärjestelmä**

Kohdan (b) sanamuotoa muutetaan sen varmistamiseksi, että kohta on yhdenmukainen vakio muutoksia ja vakiokorjauksia koskevan toimintamallin kanssa.

Kölnissä 18. maaliskuuta 2011

P. GOUDOU  
Pääjohtaja

## LIITE: Reaktiot vastausasiakirjaan 2008–07

(1) Yksi yksityishenkilö toimitti seuraavat huomautukset:

- On valitettavaa, että tuloksena tavoitellusta "yleisilmailuun paremman soveltuvaa sääntelyä koskevasta toimintamallista" on vain muutoksia osan 21 nykyisiin sääntöihin. Näillä ehdotuksilla on toki hyvät puolensa, mutta ne eivät helpota yleisilmailun tilannetta. On todettava, että yleisilmailun sääntelyä olisi voitu parantaa vähemmän byrokraattisella kansallisella järjestelmällä (kuten Saksan "deutsches Luftrecht") tai laajentamalla liitteen II soveltamisalaa ilma-aluksiin, joiden MTOW on 2 000 kg.

*Vastaus:* Vastausasiakirjassaan virasto on ilmoittanut olevan selvää, etteivät ehdotetut muutokset osaan 21 ole lopullinen ratkaisu. Sen vuoksi aloitetaan seurantamenettely, jossa tarkastellaan vaihtoehtoja, jotka edellyttävät muutoksia perusasetukseen. Nämä muutokset voisivat olla reaktiossa esitetyn mukaisia. Perusasetuksen tasolla tehtävät muutokset vievät kuitenkin jonkin aikaa.

- Nykyistä toimintamallia, joka käsittää erilliset säännöt suunnitteluun, tuotantoon, lupamenettelyyn, huoltoon ja lentotoimintaan, ei pidetä yleisilmailun kannalta asianmukaisena. Säännöt ovat vaikeaselkoisia ja aivan liian raskaita yleisilmailun parissa toimiville ihmisille ja järjestöille. Miksi ei voida laatia nimenomaan yleisilmailuun suunniteltuja sääntöjä, kun kuitenkin voidaan ottaa käyttöön uusia teknisiä standardeja tiettyjä painoluokkia varten?

*Vastaus:* Seurauksena ehdotetusta muutoksesta nykyisen perusasetuksen nojalla on se, ettei periaatteita voida muuttaa. Sen vuoksi erilliset säännöt suunnittelua ja tuotantoa varten säilytetään.

- **Maksuja ja palkkioita** sovelletaan edelleen, ja ne ovat liian suuria yleisilmailuorganisaatioille. On ehdotettu, että rahoitus perustuisi pieneen lentolipuista perittävään maksuun yhdysvaltalaisen käytännön mukaisesti. Tällainen järjestelmä varmistaa EASA-järjestelmän rahoituksen ilman merkittävää korotusta lentolippujen hintoihin.

*Vastaus:* Virasto välittää ehdotuksen komission harkittavaksi.

- **Pätevyden osoittaminen suunnittelun osalta.** "Hyväksyntäohjelman" käyttöönottoa pidetään parannuksena, jos se pidetään niin kevyenä kuin mahdollisena. Myös suunnitteluorganisaation hyväksyntämenettelyssä oli alkujaan suhteellisen vähän byrokratiaa, mutta sitä toteutetaan joskus sellaisella tavalla, joka ei ole tarkoituksenmukaista pienten hankkeiden kannalta. On ehdotettu yksittäistä suunnittelijaa koskevan "suunnittelijan hyväksynnän" kehittämistä suunnitteluorganisaation hyväksynnän sijasta.

*Vastaus:* Virasto myöntää, että suunnitteluorganisaation vaatimusten täyttäminen voi olla tällä hetkellä liian vaativaa yleisilmailuorganisaatiolle. Sen vuoksi virasto ehdottaa vastausasiakirjassaan 2008–07, että suunnitteluorganisaation hyväksyntää varten kehitettäisiin hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC-aineisto), joiden ansiosta vaatimustenmukaisuuden osoittaminen olisi helpompaa. Tästä olisi se etu, että hyväksytty suunnitteluorganisaatio voisi saada täydet hyväksyntävaltuudet. Ehdotusta yksittäistä suunnittelijaa koskevasta suunnittelijan hyväksynnästä ei ole pohdittu tässä vaiheessa enempää, koska EASAn toimintatavassa painotetaan organisaatioiden hyväksyntöjä.

- **Osat, joiden osalta ei tarvita EASA 1 -lomaketta.** Tätä pidetään hyvänä kehityksenä.

Kysymys: Miksi hyväksytyn laitteen asentamisesta vaaditaan hyväksyntä, jos laite sisältää myös asennusohjeet? Asennusta koskeva hyväksyntämenettely ja kustannukset estävät nykyaikaisten,

mahdollisesti turvallisuutta parantavien laitteiden, esimerkiksi FLARM-törmäysvaroittimen, asentamisen. Kuinka monen onnettomuuden syyt ovat nykyään teknisiä?

*Vastaus:* Virasto kiittää huomautuksen tekijää ehdotuksen kannattamisesta. Virasto kannattaa sitä, että vakiomuutoksiin liittyviä asennustöitä olisi helpotettava yleisilmailun osalta. Sen vuoksi asia on otettu mukaan tähän ehdotukseen (katso seuraava kohta). Virasto on yhtä mieltä huomautuksen tekijän kanssa siitä, että yleisilmailussa valtaosa onnettomuuksista johtuu operationaalisista syistä.

• **Vakiomuutokset ja -korjaukset.** Periaatteessa tämä kehitysehdotus on kannattamisen arvoinen. Kuitenkin tapa, jolla se tehdään, vaikuttaa johtavan byrokraattiseen ratkaisuun. FAA AC 43–13 on käytännöllinen asiakirja, eikä uuden hyväksyntäeritelmän tarvetta kannateta.

*Vastaus:* Virasto ehdottaa sellaista uutta hyväksyntäeritelmiä, joka kattaa vakiomuutokset ja -korjaukset ja jonka sisältö perustuu asiakirjan FAA AC 43–13 tietoihin. Hyväksyntäeritelmän oikeudellinen status ei kuitenkaan vastaa Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen (FAA) neuvoantavia ohjeita (Advisory Circular), koska hyväksyntäeritelmiä sisältää yksityiskohtaisesti eriteltyjä korjauksia ja muutoksia, jotka eivät edellytä hyväksyntämenettelyä. Tämän hyväksyntäeritelmän kehittämis- ja julkaisuprosessi saattaa vaikuttaa byrokraattiselta, mutta sen avulla virasto voi julkaista hyväksytyt suunnitelmat viraston toimivaltuuden nojalla, ja ne voidaan toteuttaa ilman että kukin yksittäinen vakiokorjaus tai -muutos täytyy hyväksyttäväksi.

(2) The British Gliding Association ja European Gliding Union toimittivat yhtäläiset reaktiot:

**Vakiomuutokset ja -korjaukset.** Kevyitä urheilulentokoneitakin varten muutettuna osassa 21 noudatetaan sellaista yksinkertaistavaa oikeudellista näkemystä, että MIKÄ TAHANSA ilma-alukseen tehty muutos, olipa se kuinka pieni hyvänsä, vaikuttaa tyyppihyväksynnän perusteeseen, johon ilma-aluksen lentokelpoisuus puolestaan perustuu. Koko menettelyä, mukaan luettuna suunnitteluorganisaation hyväksyntä, sovelletaan urheiluun liittyviin laitteisiin, mikä on kallista ja epäasianmukaista, kun otetaan huomioon erittäin vähäiset vaikutukset turvallisuuteen. Muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa esitetty toimenpide, joka toteutettaisiin ehdotetun vakiokorjauksia ja -muutoksia koskevan hyväksyntäeritelmän avulla, on erittäin tervetullut, mutta sen ohella olisi harkittava muita toimenpiteitä. Esimerkiksi:

- o ELA-luokan uudelleenmäärittely, jonka avulla tiettyjä rajoitettuja muutoksia voidaan tehdä omistajan, huollosta vastaavan tahon, paikallisen yhdistyksen tai kansallisen ilmailuviranomaisen harkinnan perusteella.
- o Enemmän vapauksia osan 21 sisällä pääasiassa AMC-aineiston avulla.
- o Aiempaa asianmukaisempien lisäohjeiden tarjoaminen kansallisille ilmailuviranomaisille hallintoneuvoston sääntöjen avulla osassa 21.
- o Minimalistinen vaihtoehto uuden suunnitteluorganisaation hyväksynnän akkreditointiin muutosten toteuttamiseksi taloudellisella ja suhteellisesti asianmukaisella tavalla.
- o Sen myöntäminen, että tämä toiminta sopisi paremmin osan M jatkuvan lentokelpoisuuden alaisuuteen ja että osan M mukaisen organisaation valtuuksia voitaisiin pitää hyväksyttävänä näissä tapauksissa.
- o Nykyisen ohjeaineiston siirtäminen kokonaisuudessaan ("on bloc") uuteen vakiokorjauksia ja -muutoksia koskevaan hyväksyntäeritelmiin.

Ensisijaisena huolenaiheena ovat edelleen vähäiset muutokset, jotka aiheuttavat muutostoimenpiteitä. Tällä hetkellä vähäistä muutosta vaaditaan jopa silloin, kun jonkin mittarin paikkaa siirretään ilma-aluksen kojetaulussa. Sen tason, jolloin "uutta asennusta" pidetään perusteena "vähäiselle muutokselle", varsinaista määritelmää on vielä pohdittava.

*Vastaus: Virasto myöntää, että osan 21 ehdotetussa muutoksessa ja uuden vakiomuutoksia ja -korjauksia koskevan hyväksyntäeritelmän käyttöönotossa on rajoituksensa, koska niiden osalta noudatetaan edelleen periaatetta, jonka mukaan kaikki muutokset on hyväksyttävä. Tämä puolestaan johtuu nykyisestä perusasetuksesta. Tehtävän BR.010 vaiheessa 2 ("yleisilmailuun paremmin soveltuva sääntely") on määrä tarkastella huomautuksen tekijän esittämiä mahdollisuuksia. Toisaalta osaan 21 ehdotettu muutos ja vakiomuutosten ja -korjausten käyttöönotto ovat hyväksymistä edellyttävien muutosten osalta työkaluja, joiden katsotaan tukevan muutosten yhtenäistä ja vakioitua käyttöönottoa aiempaa vähemmän työläällä tavalla.*

**Pätevyyden osoittaminen hyväksynnän osalta (DOA, POA ja DOA/POA).** Sääntelyn hajauttaminen eri luokkiin (suunnittelu, alustava lentokelpoisuus, jatkuva lentokelpoisuus, korjaus ja huolto) on johtanut hyvin moniin erilaisiin hyväksyntöihin, jotka ovat tarkoituksenmukaisia suurten ilma-alusten ja yritysten osalta mutta jotka ovat täysin epätarkoituksenmukaisia urheilu- ja yleisilmailun saralla toimivien yhdistysten, pk-yritysten ja niitä pienempien käsiteollisuusyritysten osalta. Muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa ehdotetaan toimenpiteitä, joiden avulla yksinkertaisia perustarpeita ei voida mukauttaa vaan jotka lisäävät tarvittavia toimia moninkertaisesti.

**Räätälöity hyväksyntäohjelma** – Tämän perusteella suunnittelijat ilmeisesti voivat suunnitella ensin ja toivoa saavansa hyväksynnän takautuvasti sen jälkeen, kun riittävä kehitys ja luottamus on saavutettu. Tämänkaltainen joustavuus muuttaa vain hyväksyntähakemusten laatimisjärjestystä, eikä sillä ole vaikutusta työn kokonaismäärään. On valitettavaa, että "vaihtoehtoista toimintamallia" ei ole säilytetty tyyppi hyväksyntätodistusta koskevien muutosten osalta.

Pätevyyden osoittaminen tuotannon osalta. Vastausasiakirjassa esitetään yleistyksiä "yksinkertaistetusta" menettelystä, mutta yksinkertaistuksia ei eritellä.

*Vastaus: Tuotanto-organisaation hyväksyntää koskevaa sääntöä ei ole yksinkertaistettu. Virasto laatii AMC-aineistoa siitä, miten vaatimustenmukaisuus voidaan osoittaa aiempaa helpommin ELA1- ja ELA2-luokkien osalta.*

**Suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden yhdistetty hyväksyntä.** Tämä on kaikkein lupaavin pätevyyden osoittamista koskevista toimenpiteistä. Sen arvo voi kuitenkin helposti hävitä EASAn ja yhteistyökyvyttömän kansallisen ilmailuviranomaisen välille. Miten kansallisten ilmailuviranomaisten ja EASAn rooleja mukautetaan "yksinkertaistetussa" menettelyssä?

On todettava, että useat eurooppalaiset purjelentokoneyritykset, joilla on aiemmin ollut täydelliset kansalliset hyväksynät, eivät ole sittemmin saaneet osan 21 mukaista hyväksyntää oletettavasti vaativampien luokkien ja osan 21 järjestelmään liittyvien kustannusten vuoksi. Onko odotettavissa, että yksi tai useampi edellä esitellyistä vaihtoehtoista mahdollistaisi näille yrityksille eräänlaisen nopeutetun hyväksyntämenettelyn? Tämän urheiluliiton kannalta pidämme suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden yhdistettyä hyväksyntää todennäköisimpänä vaihtoehtona.

*Vastaus: Hyväksyntäohjelma perustuu ajatukselle, että tyyppi hyväksyntä on mahdollista ilman suunnitteluorganisaation hyväksyntää tai suunnitteluorganisaation hyväksyntämenettelyä ELA1-luokan ilma-alusten osalta. Virasto myöntää, että aluksi yksinkertaistuu vain alustava tyyppi hyväksyntä, eikä suunnitteluorganisaation hyväksyntävaltuutuksia myönnetä, mikä keventäisi tyyppi hyväksynnän jatkuvasta tukemisesta aiheutuvaa kuormitusta. Tämän vuoksi laaditaan suunnitteluorganisaation hyväksynnän hankkimista koskeva yksinkertaistettu AMC-aineisto.*

*Huomautus: Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä*

hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi mitään etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotantoorganisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

**Osat, joilta ei edellytetä EASA 1 -lomaketta.** Vastausasiakirjassa esitettyä ehdotusta sellaisten osien, joilta ei vaadita EASA 1 -lomaketta, määrän vähentämisestä ei ole perusteltu asianmukaisesti. Esitetty tarve laatia säädös, jolla on yhtäläisyyksiä kaupallisen ilmailun kanssa, ei ole looginen tai järkevä.

Osan M mukaisesti hyväksytyt ilma-aluksen huoltohenkilöstö ja asiasta vastuulliset siviili-ilmailuviranomaiset valvovat ilma-aluksen rungon asianmukaisten varaosien kehittämistä sekä paikallisia tukirakenteita, jotka on valmistettu perinpohjaisesti jäljitettävistä raaka-aineista, enemmän kuin riittävästi. Asianmukaiset tallenteet, kuten työselosteet ja huoltokirjat, kaupallisesti hyväksytyjen laitteiden alkuperää sekä ilma-aluksen rungon pienempien osien valmistamista valmistajien suositusten mukaisesti koskevat tiedot ovat jo käytössä osan M nojalla. Tämä on täysin riittävää tämän alan turvallisuustarpeiden kannalta tai niissä harvoissa tapauksissa, kun ilma-alus palaa kaupalliseen toimintaan.

Urheilu- tai yleisilmailuun sopivan säännön kehittäminen määräytyy täysin tämän ohjeaineiston yksityiskohtaisen toteuttamisen ja näiden vapauksien soveltamisalan mukaan.

*Vastaus:* Ilman EASA 1 -lomaketta käytettäviä osia koskeva ehdotus ulottuu huoltoa varten tuotettujen osien soveltamisalaa pitemmälle. Soveltamisala kattaa kaikki muut osat paitsi määrääjain uusittavat osat ja laitteet, kantavan rakenteen osat sekä ohjainlaitteiden osat. Soveltamisalan rajoittamisen tarkoituksena on hallita turvallisuusriskejä ja sallia sen vuoksi käyttö kaupallisessa toiminnassa.

**Pätevät yksiköt.** Pätevinä yksiköinä toimimisen mahdollisuuden ulottaminen pk-yrityksiin ja urheiluliittoihin on tärkeä kehitysaskel, joka saattaa vähentää hallinnollisia kustannuksia, ja siksi ehdotus on varsin tervetullut. On kuitenkin aihetta pelätä, että sääntelyn monimutkaisuus ja mahdollinen sitoutumisen puute hallinnon tasolla saattavat peitota pätevään yksikköön liittyvät hyödyt, vaikka pätevinä yksikkönä toimiminen sinänsä on erittäin hyödyllistä urheilu- ja yleisilmailulle yleensä ja erityisesti hakijoille. Pätevän yksikön tulisi voida hyödyntää suurinta mahdollista vapautta valittujen roolien osalta, ja viranomaisten puolella tulisi olla vain yksi yhteistyökumppani. Pätevän yksikön toiminnan kaupallista kannattavuutta on pohdittava huolellisesti.

*Vastaus:* Myönnämme, että viraston osalta päteviin yksiköihin liittyy tiettyä epäjohtamukaisuutta, minkä vuoksi ehdotamme AMC-aineiston yksinkertaistamista nykyistä suunnitteluorganisaation hyväksyntää koskevan säädösrakenteen osalta.

Tulevissa viranomaisia koskevissa vaatimuksissa AR GEN.205 (katso asiakirjoihin NPA 2008–22(b) ja 2009–02(d) annettu vastausasiakirja, joka on julkaistu 4. lokakuuta 2010) määritellään, miten toimivaltaiset viranomaiset voivat hyödyntää päteviä yksiköitä. Tätä aletaan soveltaa tuotantoorganisaation hyväksyntöihin sitten, kun sovellettavat säännöt on siirretty osasta 21 osaan AR. Tätä koskeva lausunto annetaan luultavasti vuonna 2013. (Katso sääntelytehtävä MDM.060.)

### (3) ALANKOMAIDEN SIVIILI-ILMAILUVIRANOMAINEN (CAA NL):

(Sivu 6, kohta 1) On kyseenalaista, onko ilma-aluksen rajoittamista operationaalisin säännöin tyyppihyväksyntäspesifikaatioon (TCDS) sisältyviin rajoituksiin nähden koskeva ehdotus toteuttamiskelpoinen ilman että tyyppihyväksyntäspesifikaatioiden muuttamisesta ennen EASAn perustamista vapautettujen ilma-alusten osalta aiheutuu valtava työsuma. Monissa tyyppihyväksyntäspesifikaatioissa ei erikseen mainita soveltamisalaa koskevia rajoituksia lentokelpoisuusmääräyksiin nähden.

*Vastaus: Vaikuttaa siltä, että vastausasiakirjassa esitetty tarkoitus on ymmärretty väärin. Koska moottorin ja potkurin tyyppihyväksyntätodistusta pidettiin liian rajoittavana, ryhmä ehdotti ratkaisuksi rajoitettua tyyppihyväksyntätodistusta (RTC). Tuolloin esiin tuotiin huolenaiheita siitä, että rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus saattaisi rajoittaa toiminnallisen käytön muuhun kuin kaupalliseen toimintaan. Operationaalisten sääntöluonnosten mukaan ilma-alukselta vaaditaan lentokelpoisuustodistus tai rajoitettu lentokelpoisuustodistus, eikä niissä aseteta yleisiä rajoituksia toiminnalle eritelmissä määritetyjä rajoituksia lukuun ottamatta. Näin ollen rajoitetun tyyppihyväksyntätodistuksen käyttämisestä ei aiheudu mitään seuraamuksia. Nykyisten tyyppihyväksyntäeritelmien muuttamista takautuvasti ei ole suunniteltu.*

Erittäin kevyitä lentokoneita koskeva hyväksyntäeritelmä (CS-VLA). Erittäin kevyitä lentokoneita koskevaa hyväksyntäeritelmaa ehdotetaan muutettavaksi 900 kg:aan CS-22-eritelmaa vastaavasti.

*Vastaus: Tätä huomautusta käsitellään sitä koskevassa sääntelytehtävässä VLA.008.*

(Sivu 11) Helpotettua ja yksinkertaistettua hyväksyntämenettelyä "amatöörien" valmistamien varaosien käyttämisessä kaupallisessa ilmakuljetuksissa toimivissa ilma-aluksissa ei kannateta.

*Vastaus: Virasto on edelleen sitä mieltä, että riittävä turvallisuus voidaan taata ottaen huomioon, että nämä osat eivät ole kantavan rakenteen, ohjainlaitteiden tai määräajoin vaihdettavia osia.*

(Sivun 14 yläosa) On epäselvää, miten EASA voi toimia "ICAO:n (kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö) kannalta suunnitteluvaltion edustajana sellaisen ilma-aluksen osalta, joka on suunniteltu Yhdysvalloissa ilman, että tyyppihyväksyntä ja suunnitteluvastuut olisi siirretty virallisesti".

*Vastaus: Viraston on jatkettava "suunnitteluvaltiota" koskevan kysymyksen selvittelyä, koska Yhdysvaltojen kevyitä urheilulentokoneita koskevan määräyksen soveltamisala on enintään 600/650 kg. Tämä rajoitettu tyyppihyväksyntätodistus ei ole ICAO:n määräysten mukainen, koska liitteen 8 osan 5 alaraja on 750 kg ja koska ICAO:n liite 8 koskee vain tyyppihyväksyntätodistuksia.*

Alankomaiden siviili-ilmailuviranomainen esittää seuraavat huomautukset osan 21 lopullisesta tekstistä:

**21A.98 Vakio muutokset** Kohta (a) on muotoiltu nyt siten, että purjelentokoneet ja moottoripurjelentokoneet, joiden MTOM on > 2 000 kg, eivät voi käyttää vakio muutoksia, kun taas CS-23-luokan lentokoneet voivat käyttää niitä vielä, kun MTOM on < 5 700 kg. Olisi loogista, ettei tätä mahdollisuutta olisi millään purjelentokoneilla ja moottoripurjelentokoneilla, joiden MTOM on alle 5,7 tonnia.

Ehdotettu teksti:

Soveltamisala: Tätä kohtaa sovelletaan vain lentokoneisiin, joiden suurin sallittu lento-ohjaimien massa (MTOM) on alle 5 700 kg, roottori-ilma-aluksiin, joiden MTOM on alle 3 175 kg, purjelentokoneisiin ja moottoripurjelentokoneisiin, joiden MTOM on alle 5 700 kg sekä ilmapalloihin ja ilmalaivoihin kohdassa 21A.14(b) ja 21A.14(c) määritetyn mukaisesti.

*Vastaus: Virasto ei edellytä vakio muutoksia sovellettavan sellaisiin purjelentokoneisiin ja moottoripurjelentokoneisiin, jotka eivät ole lainkaan nykyisin suunniteltujen purjelentokoneiden mukaisia.*

**21A.307 Osien ja laitteiden luovuttaminen asennettavaksi.**

Ilman EASA 1 -lomaketta käytettäviä osia koskeva muutosehdotus ei näy kohtien 21A.307(b) ja (c) tekstissä.

Vastaus: Hyväksytään. Kohta (c) oli säilytetty virheellisesti ja se poistetaan.

### 21A.353 Hakukelpoisuus

Kohtien (b)5 ja (b)6 virkkeet ovat epäselviä.

Ehdotettu teksti:

(b) Suunnittelu- ja tuotanto-organisaation hyväksyntää varten hakijan on haettava tai hänen on täytynyt hakea

5. tietynlaajuisen työn osalta tämän alaluvun mukaista hyväksyntää, joka on riittävä yhdenmukaisuuden osoittamiseksi tiettyyn suunnitteluun nähden. Poistetaan kohta 6.

Vastaus: Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

### 21A.359 Suunnittelunvarmistusjärjestelmä

(a) Suunnittelunvarmistusjärjestelmän on oltava **dokumentoitu** järjestelmä. Sana "dokumentoitu" tulee lisätä suunnittelunvarmistusjärjestelmä-sanana eteen ensimmäisessä lauseessa.

(a)2. Vastuiden, joista vapauttamisesta on kyse, on oltava tämän **osan** mukaisia, kuten myös suunnittelijaa koskevien vastuiden, esimerkiksi kohta 21A.3 jne. Poistettava siis englanninkielisestä sanasta "subpart" osa "sub".

(b) Teksti vaatimustenmukaisuusasiakirjojen toimittamisesta virastoon on lisättävä tähän kohdassa 21A.239(b) muotoillun mukaisesti. Tätä vaaditaan kohdassa 21A.381(b) ja kohdassa 21A.385(d).

Vastaus: Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

### 21A.361 Tuotannon laatu järjestelmä

(a) Laatu järjestelmän on oltava dokumentoitu järjestelmä. Sana "dokumentoitu" tulee lisätä laatu järjestelmä-sanana eteen ensimmäisessä lauseessa.

(b)(ix) Tämä kohta voidaan poistaa, koska hyväksytty organisaatio on hakija tai suunnittelija.

(b) Viimeinen lause: Tässä tarkoitetaan vain määrääjain vaihdettavia osia, kun taas kohdassa 21A.307 mainitaan erikseen kantavan rakenteen tai ohjainten osat, joita yleensä pidetään kriittisinä osina.

Vastaus: Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.



**21A.363 Käsikirja**

Kaikki kohdat: Yhdenmukaisuuden ja selvyyden vuoksi tulee lisätä viittaukset kaikkiin kohdan 21A.365 alakohtiin, kuten on tehty kohdassa 21A.143.

(a)11. Kuvaus organisaation tarkastuksesta sekä **laatu**järjestelmästä ja siihen liittyvistä menettelyistä. Lisättävä sana "laatu". Kuten asiakirjan sivun 8 kohdassa 4 on mainittu, ehdotettua helpotusta tuotantoa koskevan hyväksynnän osalta ei säilytetty, ja myös kohdassa 21A.361 vaaditaan laatu-järjestelmä.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

**21A.365 Hyväksyntää koskevat vaatimukset**

(c)2. Poistettava englanninkielisestä sanasta "subpart" osa "sub", koska organisaation on noudatettava kaikkia osan 21 vaatimuksia.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

**21A.367 Hyväksytyssä tuotanto-organisaatiossa tapahtuvat muutokset**

(a) Organisaation hyväksynnän jälkeen: kaikki organisaatiossa tapahtuvat muutokset, etenkin ne, jotka koskevat suunnittelun valvontaa tai organisaation tarkastus- ja laatu-järjestelmiä. Lisättävä kohtaan sanat "ja laatu", katso perustelut kohdasta 21A.363(b)11.

Lisättävä kohdan 21A.147(b) teksti, koska siviili-ilmailuviranomainen tai virasto saattavat haluta käyttää tätä mahdollisuutta organisaatiossa tapahtuvien muutosten aikana.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

**21A.381 Suunnitteluorganisaation valtuudet**

Kohtien (c)4 ja (b)5 lauseet ovat epäselviä.

Kohta (c)6 ei ole yhdenmukainen kohdan 21A.710(a) kanssa. Tekstiä tulisi muuttaa siten, että se on yhdenmukainen kohtien 21A.263(c)6 ja 7 kanssa.

(d) Tämä kohta voidaan poistaa, koska asiasta säädetään kohdassa 21A.47.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden

hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

### **21A.383 Tuotanto-organisaation valtuudet**

(c) Viittaus kohtaan 21A.307 tulee poistaa, kuten kohdassa 21A.163(c).

(e) Tämän kohdan tulisi sisältää myös ilmailuluvan myöntämistä koskevat valtuudet. Tekstiä on muutettava yhdenmukaiseksi kohdan 21A.163(e) kanssa. Tämä aiheuttaa myös muutoksen kohtaan 21A.711, johon tulee lisätä viittaus tähän kohtaan.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

### **21A.385 Haltijan velvollisuudet**

(j)1 Muutettava alku seuraavasti: "Kohdan (i) mukaisen järjestelmän tulee sisältää kaikki tapaukset, joissa – –. Koska organisaatio on sekä suunnittelun haltija että tuotanto-organisaatio, kyseessä on sisäinen asia.

(j)2 Kohta "Kun yhdistetyn – – haltija": näin ei voi olla, joten tämä hyväksyntä koskee vain organisaatioita, joilla on tai jotka ovat hakeneet suunnitteluorganisaation hyväksyntää. Teksti on poistettava.

(k) Poistettava, koska ei mahdollista.

(n) Viittaus kohtaan 21A383(f) on virheellinen, kohtaa (f) ei ole olemassa.

(o) Lisättävä nykyisen kohdan 21A165(k) teksti. Tämä on tarpeen, ennen kuin ilmailulupa voidaan myöntää.

*Vastaus:* Vastausasiakirjaan saaduista reaktioista ja tähän lausuntoon saaduista sisäisen kuulemisen reaktioista virasto päätteli, että suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskeva uusi alaluku L on peruutettava. Virasto päätti, ettei siitä koituisi etua, sillä mahdollisuus viraston myöntämiin suunnitteluorganisaatioiden ja tuotanto-organisaatioiden hyväksyntöihin on jo olemassa, jos jäsenvaltiot soveltavat perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohtaa.

### **21A.436 Vakiokorjaukset**

Katso kohtaa 21A.98 koskeva huomautus.

*Vastaus:* Ei hyväksytä. Katso vastaus kohtaan 21A.98.

### **21A.711(b) ja (c)**

Viittaus kohtiin 21A.381 ja 21A.385 tulee lisätä.

*Vastaus:* Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

(4) DGAC France (Ranskan siviili-ilmailuviranomainen)

Aluksi DGAC-France tuki ELA-hanketta voimakkaasti. DGAC-France on hyvin tyytyväinen vastausasiakirjan 2008-07 osaan I ja se kannattaa EASAn ehdotuksia.

Koko yleisilmailuyhteisö odottaa ELA-järjestelmän käyttöönottoa. Koska muutamat ELA-ohjelmat ovat jo alkaneet, sääntöä, hyväksyntämenettelyä ja AMC-aineistoa tarvitaan niin pian kuin mahdollista varmistamaan näiden ohjelmien toteutettavuus ja vakiintuminen Euroopassa.

*Vastaus:* Virasto kiittää DGAC Francea saamastaan tuesta. DGAC Francen toimittamaa luetteloa tarvittavista toimista käytetään tehtävien MDM.023 ja BR.010 jatkotoimien laatimisessa.

Sivulla 5/28 sanotaan, että tyyppihyväksyntätodistuksen haltijan on haettava ELA-järjestelmän mukaista hyväksyntää. Ymmärrämme uusia tuotteita koskevan toimintamallin. Käytettyjen tuotteiden osalta mahdollisuus käyttää ELA-sääntöä tulisi varata kuitenkin ilma-aluksen omistajalle.

*Vastaus:* Tämä havainto on oikea, eikä osassa 21 ehdotettu sanamuoto rajoita soveltamisalaa pelkästään uusiin ilma-aluksiin tai tyyppihyväksyntätodistuksen haltijaan.

Moottoria ja potkureita koskevat tekniset ehdot

Ehdot mainitaan sivulla 5/28 kohdassa (a) 2, mutta niitä ei ole olemassa. EASAn on julkaistava ne standardointia varten.

*Vastaus:* Hyväksytään. Vaiheen 2 tehtävässä näitä teknisiä vaatimuksia on tarkennettava ja julkaistava. Tällä hetkellä ehtoja on vain purjelentokoneita ja erittäin kevyitä lentokoneita varten niitä koskevissa lentokelpoisuusmääräyksissä. (CS-22:n alaluvut H ja J sekä CS-VLA:ssa oleva viite näihin alalukuihin.)

CS-VLA:n/CS-22:n yhtenäistäminen

Sivuilla 6/28 ja 7/28 kohdassa (b) 2 (2. ja 4. luetelmakohta) on esitetty erilaisia suurinta sallittua painoa koskevia rajoja CS-VLA:lle ja CS-22:lle. Nämä tulee yhtenäistää 900 kg:ksi.

*Vastaus:* Tätä huomautusta käsitellään sitä koskevassa sääntelytehtävässä.

(5) European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft (EFLEVA)

EFLEVA toteaa, että on vaikeaa kommentoida vastausasiakirjan osaa I ilman että tarkemmat huomautukset ovat käytettävissä.

Järjestö kannattaa vaihetta 2 (tehtävä BR.010), joskin sen suhteen on hyvin myöhäistä.

Järjestö kannattaa sitä, ettei tietyiltä ELA-luokan ilma-alusten moottoreilta ja potkureilta vaadita tyyppihyväksyntätodistusta.

EFLEVA kannattaa ehdotusta ELA1-luokan ylärajan nostamisesta 1 200 kg:aan ja pitää sitä varsin tervetulleena.

EFLEVA kannattaa näiden uusien hyväksyntäeritelmien käyttöönottoa sekä nykyisten hyväksyntäeritelmien tarkistuksia. Järjestö kuitenkin painottaa, että ilmailuteollisuuden kannalta on tärkeää, että nämä hyväksyntäeritelmät julkaistaan mahdollisimman pian.

EFLEVA kannattaa viraston ehdotusta sallia se, että keinoja osoittaa vaatimustenmukaisuus osan 21 alalukuun J nähden yksinkertaistetaan, koska se rajoittaa virastolta vaadittua osallistumista muutosten ja korjausten hyväksymisessä, mikä puolestaan vähentää kustannuksia.

EFLEVA hyväksyy suunnittelu- ja tuotanto-organisaation yhdistettyä hyväksyntää koskevan toimintamallin, jos se vähentää pienille suunnittelu- ja tuotantoyrityksille syntyviä kustannuksia.

EFLEVA kannattaa päteviä yksiköitä koskevan toimintamallin käyttöönottoa tiettyjen hyväksyntätehtävien osalta. EFLEVA kuitenkin katsoo, että tarjouskilpailujen julistaminen ilmoittamalla siitä EASAn verkkosivuilla ei ole asianmukaista ja että tarvitaan lisätoimenpiteitä kilpailuista ilmoittamiseen mahdollisille hakijoille.

EFLEVA kannattaa viraston aikomusta yhtenäistää alustavaa lentokelpoisuutta koskevia vaatimuksia Yhdysvaltojen kanssa kevyiden urheilulentokoneiden (LSA) osalta. Vastausasiakirjan ehdotukset osoittavat, että Euroopan unionista peräisin olevien, Yhdysvaltoihin vietävien lentokoneiden osalta menettely on suhteellisen suoraviivainen, kun taas Yhdysvalloista Euroopan unioniin tuotavia lentokoneita koskevat ylimääräiset hyväksyntävaatimukset. Tämä lisää yhdysvaltalaisten tuottajien kustannuksia, ja se on myös tarpeeton este yhdysvaltalaisten lentokoneiden myynnille Euroopan unionissa.

EFLEVA pitää hyvänä ehdotusta, joka koskee uuden hyväksyntäeritelmän käyttöönottoa asiakirjaan (AC)43–13 perustuvien vakiomuutosten ja -korjausten osalta. Jälleen kerran EFLEVA kehottaa virastoa ottamaan tämän hyväksyntäeritelmän käyttöön nopeasti, koska se auttaa vähentämään tai poistamaan muutosten ja korjausten hyväksyntää koskevia kustannuksia.

*Vastaus: Virasto kiittää huomautuksen tekijää tämän antamasta tuesta. Virasto on ehdottanut erilaisia seurantatehtäviä (esimerkiksi MDM.032(d) ja BR.010) julkaistun sääntelytehtäväsuunnitelman mukaisesti. Virasto selvittää keinoja nopeuttaa näitä tehtäviä, mikäli se on suinkin mahdollista.*

(6) European Sailplane Manufacturers (Euroopan purjelentokoneiden valmistajien yhdistys)

European Sailplane Manufacturers ilmaisee pettymyksensä nykyiseen ehdotettuun muutokseen, joka on seurausta tehtävästä MDM.032. Se on kestänyt liian kauan eikä yleisilmailussa kipeästi kaivattua lopputulosta saavutettu.

Yhdistys korostaa, että maksu- ja palkkioasetukselle on tehtävä jotain yleisilmailun osalta, koska se haittaa liiketoimintaa yleisilmailun saralla.

**Pätevyyden osoittaminen suunnittelun osalta.** Tällä ehdotuksella ei muuteta nykyisiä vaihtoehtoja (hyväksyntäohjelma, suunnitteluorganisaation hyväksynnän vaihtoehtoiset menettelyt [APDOA] ja täydellinen suunnitteluorganisaation hyväksyntä), joten se ei tarjoa helpotuksia ilmailuteollisuudelle. Täydellistä suunnitteluorganisaation hyväksyntää pidetään edelleen liian kalliina, minkä vuoksi joitakin oikeuksia ehdotetaan siirrettäväksi APDOA-hyväksyntämenettelyyn. Näin voitaisiin aloittaa APDOA-hyväksynnällä ja päivittää hyväksyntä kenties myöhemmin täydelliseksi suunnitteluorganisaation hyväksynnäksi.

*Vastaus: Virasto myöntää, että suunnitteluorganisaation vaatimusten täyttäminen voi tällä hetkellä olla liian vaativaa yleisilmailuorganisaatiolle. Sen vuoksi virasto ehdottaa vastausasiakirjassaan 2008–07, että suunnitteluorganisaation hyväksyntää varten kehitetään hyväksyttävät menetelmät vaatimusten täyttämiseksi (AMC), joiden ansiosta vaatimustenmukaisuuden osoittaminen olisi helpompaa. Tästä olisi se etu, että hyväksytty suunnitteluorganisaatio voisi saada täydet hyväksyntävaltuudet.*

**Vakiomuutokset ja -korjaukset.** Yhdistys kannattaa vakiomuutosten ja -korjausten käyttöönottoa, vaikka se ei pidä uuden hyväksyntäeritelmän tarvetta täysin perusteltuna. Käyttöönoton tulisi tapahtua käytännöllisesti ja niin pian kuin mahdollista. European Sailplane Manufacturers tarjoutuu tukemaan tätä työtä.

*Vastaus: Virasto ehdottaa sellaista uutta hyväksyntäeritelmiä, joka kattaa vakiomuutokset ja -korjaukset ja jonka sisältö perustuu asiakirjan FAA AC 43–13 tietoihin. Hyväksyntäeritelmän oikeudellinen status ei kuitenkaan vastaa Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen (FAA) neuvoo-antavia ohjeita (Advisory Circular), koska hyväksyntäeritelmiä sisältää tarkkoja korjauksia ja muutoksia, jotka eivät edellytä hyväksyntämenettelyä. Tämän hyväksyntäeritelmän kehittämis- ja julkaisuprosessi saattaa vaikuttaa byrokraattiselta, mutta sen avulla virasto voi julkaista hyväksytyt suunnitelmat viraston toimivaltuuden nojalla, ja ne voidaan toteuttaa ilman että kutakin yksittäistä vakiokorjausta tai -muutosta täytyy hyväksyttää. Tämän uskotaan helpottavan täytäntöönpanoa.*

**Muutokset kevyiden urheilulentokoneiden hyväksyntäeritelämään (CS-LSA).** Yhdistys kannattaa ASTM-standardeihin perustuvaa erityistä hyväksyntäeritelmaa kevyitä urheilulentokoneita varten. Tätä uutta määräystä tulisi voida soveltaa tämän luokan ilma-aluksiin, eikä siitä aiheudu epäselvyyksiä muihin olemassa oleviin lentokelpoisuusmääräyksiin (esimerkiksi CS-VLA tai CS-22), nähden.

*Vastaus:* CS-LSA:ta sovelletaan vain lentokoneisiin, siis ei purjelentokoneisiin. Kevyet urheilulentokoneet ovat luonnostaan moottorikäyttöisiä lentokoneita, joilla voi olla hyvät liukuominaisuudet, mutta niitä ei ole suunniteltu siihen tarkoitukseen.

**Pätevät yksiköt.** Purjelentokoneiden valmistajien keskeinen ja tärkeä valituksen aihe on se, ettei Euroopan lentoturvallisuusvirastossa tai hyväksytyillä kansallisilla ilmailuviranomaisilla ole pienilmailua perusteellisesti ymmärtävää henkilöstöä.

Yhteisömme valmistajien ongelmat eivät useimmiten aiheudu vääränlaisesta sääntelystä, vaan asetusten vääränlaisesta soveltamisesta. Pätevät yksiköt voivat olla mahdollinen ratkaisu erityisesti pienilmailua koskevien asenteiden muuttamisessa ja asiantuntemuksen lisäämisessä. Pätevien yksiköiden tulee täyttää seuraavat vaatimukset:

- organisaatiolla on oltava kokemusta tai taustaa pienilmailusta
- tarvittaessa kielen on oltava sama kuin hakijan äidinkieli
- paperitöiden ja hallinnollisten menettelyiden lisäämiseen vievä suuntaus on saatava kuriin
- tehtävien ja hyväksyntöjen erottaminen on pyrittävä välttämään
- ihanteellisessa tilanteessa organisaatio voisi valvoa kaikkia tuotteita ja organisaatioita yhdessä yrityksessä
- jos mahdollista, hakijalla tulisi olla oikeus valita, missä nämä tehtävät suoritetaan
- ja lopuksi: palvelut on hinnoiteltava kohtuullisiksi tuotteiden tyyppilisiin hintoihin nähden.

*Vastaus:* Myönnämme, että viraston osalta päteviin yksiköihin liittyy tiettyä epäjohtamukaisuutta, minkä vuoksi ehdotamme väliaikaisena korjaustoimena AMC-aineiston yksinkertaistamista nykyistä suunnitteluorganisaation hyväksyntää koskevan säädösrakenteen osalta. Edellä esitetyt vaatimukset ovat samoja kuin muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa annetut perusteet, ja niissä korostetaan pätevien yksiköiden käyttämisestä mahdollisesti koituvia hyötyjä.

**Osat, joiden osalta ei vaadita lomaketta 1.** Valmistajat pitävät tämän toimintamallin mahdollistamaa lisäjoustavuutta hyvänä, mutta AMC-aineiston yksityiskohdat vaikuttavat suuresti siihen, miten vaatimustenmukaisuus hyväksytyihin tietoihin nähden osoitetaan. European Sailplane Manufacturers tarjoaa tukeaan tätä koskevan AMC-aineiston kehittämiseen.

*Vastaus:* Virasto kiittää tarjotusta tuesta.

**Purjelentokone ei ole lentokone.** Purjelentokoneiden valmistajat katsovat, että perusasetuksen määritelmän muuttamisen sijasta tähän lausuntoon olisi lisättävä selitys, että koska purjelentokone ei ole lentokone, se ei ole myöskään "monimutkainen moottorikäyttöinen ilma-alus".

*Vastaus:* Ymmärrämme, että tämä tulkinta on mahdollista suihkumoottoriavusteisten purjelentokoneiden osalta, ja harkitsemme osaan 21 selvennystä AMC-aineiston avulla. (Katso tehtävä MDM.032(d).)

**Ilma-aluksen tyyppihyväksyntä ilman moottorin ja/tai potkurin tyyppihyväksyntää.** Mahdollisuutta rajoitettuun tyyppihyväksyntään kannatetaan, mutta täydellisen

tyyppihyväksynnän tulisi olla mahdollista sellaisten purjelentokoneiden osalta, joiden moottoreita ja potkureita ei ole hyväksytty. Tämä edistäisi tehokkaampien ja hiljaisempien työntövoimien kehittämistä.

*Vastaus:* Tätä käsitellään osana tehtävää BR.010.

(7) FAA (Yhdysvaltojen ilmailuviranomainen)

FAA on arvioinut vastausasiakirjan, eikä sillä ole siitä huomautettavaa.

*Vastaus:* Merkitty tiedoksi.

(8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV, Ranskan purjelentokoneliitto)

**Osat, joiden osalta ei vaadita lomaketta 1.** ELA1-luokan ilma-aluksen osalta mahdollisuutta tulisi laajentaa myös purjelentokerhojen omistamiin purjelentokoneisiin, ei siis pelkästään yksityisten omistajien koneisiin.

*Vastaus:* AMC-aineistossa voidaan ottaa käyttöön samanlainen tulkinta kuin osassa M.

**Pätevät yksiköt.** FFVV aikoo hakea tiettyjen purjelentokoneiden osalta päteväksi yksiköksi sitten, kun tämä on mahdollista. FFVV:llä on tiettyjä toteuttamista koskevia huolenaiheita ja ideoita, jotka lisäisivät turvallisuutta ja vähentäisivät byrokratiaa.

*Vastaus:* Myönnämme, että viraston osalta päteviin yksiköihin liittyy tiettyä epäjohtamukaisuutta, minkä vuoksi ehdotamme väliaikaisena korjaustoimena AMC-aineiston yksinkertaistamista nykyistä suunnitteluorganisaation hyväksyntää koskevan säädösrakenteen osalta.

(9) Sveitsin siviili-ilmailuviranomainen (FOCA), Sveitsi

**Pätevät yksiköt.** Hyväksyntätehtävien suorittamiseen vaadittavista pätevyyksistä tarvitaan kattava ja yksiselitteinen ohjeistus. Vaatimustenmukaisuuden vahvistamista koskevan toiminnon osalta (vastaa CVE-toimintoa) AMC/GM-aineistoissa on määritettävä sen vaatimat pätevyudet ja vastuut.

*Vastaus:* Myönnämme, että viraston osalta päteviin yksiköihin liittyy tiettyä epäjohtamukaisuutta, minkä vuoksi ehdotamme väliaikaisena korjaustoimena AMC-aineiston yksinkertaistamista nykyistä suunnitteluorganisaation hyväksyntää koskevan säädösrakenteen osalta.

**Muutokset kevyiden urheilulentokoneiden hyväksyntäeritelämään (CS-LSA).** CS-LSA:n tarkkaa sisältöä ei tiedetä, mutta FOCA:lla on yksityiskohtaisia huomautuksia muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa tarkoitetuista ASTM-standardista, jotka esitetään yksityiskohtaisemmin tässä reaktiossa.

*Vastaus:* CS-LSA perustuu sovellettavaan ASTM-standardiin, jota täydennetään vaatimustenmukaisuuden osoittamisessa apuna käytettävillä vaatimuksilla ja AMC-aineistolla. CS-LSA:ta käsitellään vastausasiakirjan 2008-07 osassa II.

FOCA esittää seuraavat huomautukset osan 21 lopullisesta tekstistä:

21A.14

a) Nykyinen teksti osan 21 kohdassa 21A.14(b): "– – fixed or adjustable pitch propeller" (kiinteä- tai säädettävänousuinen potkuri).

Poistettu teksti vastausasiakirjassa: "– – fixed or variable pitch propeller" (kiinteä- tai muuttuvanousuinen potkuri).

Uusi teksti vastausasiakirjassa: "– – fixed or variable pitch propeller" (kiinteä- tai muuttuvanousuinen potkuri).

Vastausasiakirjan tekstin on oltava yhdenmukainen osan 21 nykyisen tekstin kanssa.

*Vastaus: Hyväksytään. Muutosasetuksessa 1194/2009 tehtyä muutosta osaan 21 ei ollut otettu vastausasiakirjassa huomioon.*

b) Ehdotetuissa kohdissa 21A.14(b) ja 21A.14(c) määritetään soveltamisalaksi lentokoneet, joiden MTOM on alle 2 000 kg / 1 200 kg ja joita ei luokitella "monimutkaisiksi moottorikäyttöisiksi ilma-aluksiksi". Perusasetuksen 3 artiklan j kohdan mukaan lentokoneet, joiden MTOM on alle 2 000 kg / 1 200 kg, luokitellaan kuitenkin automaattisesti muiksi kuin monimutkaisiksi moottorikäyttöisiksi ilma-aluksiksi. Kohdista 21A.14(b) ja 21A.14(c) ehdotetaan poistettavaksi teksti "jota ei luokitella monimutkaiseksi moottorikäyttöiseksi ilma-alukseksi".

*Vastaus: Viittaus monimutkaiseen moottorikäyttöiseen ilma-alukseen on säilytettävä, koska pelkästään suihkun aikaansaama työntövoima riittää monimutkaiseksi luokitteluun.*

c) Ehdotettu kohta 21A.14(c) sisältää

7. mäntämoottorin

9. potkurin.

Tämä on merkittävä helpotus nykyiseen vaatimukseen nähden, koska vaikuttaa siltä, että pätevyyden osoittaminen näiden tuotteiden hyväksyntää varten rajoittuisi hyväksyntäohjelman hyväksyntään riippumatta moottorin tai potkurin rakenteesta (näyttää siltä, että mäntämoottori voidaan hyväksyä kohdan 21A.14(c) määräysten nojalla ja asentaa sitten ilma-alukseen, jonka MTOM on > 1 200 kg). Katsomme, ettei tämä ole asianmukaista ja että kohdan 21A.14(c) 7 ja 9 alakohtien soveltamisalaa tulee rajoittaa.

*Vastaus: Hyväksytään.*

21A.307(b) ja (c)

a) Kohdat 21A.307 (b) ja (c) vaikuttavat olevan toisilleen vastakkaisia: tekstiä on muutettava tai selvennettävä.

b) Ehdotetun tekstin mukaan vaatimus rajoittuu niihin tapauksiin, jotka tehdään "ilma-aluksen omistajan vastuulla, kun ne [osa tai laite] asennetaan hänen ilma-alukseensa". Tämä maininta herättää erilaisia kysymyksiä.

Rajoittaako tämä ehto sitä, kuka saa lentää ilma-alusta?

Mitä vaatimusta sovelletaan sellaisen ilma-aluksen osalta, jonka MTOM on enintään 1 200 kg ja jolla lennetään lentokoulussa? Kohtaa 21A.307(a)?

Jos kyllä, pidämme sitä epäasianmukaisena, koska tarkoituksena tulisi olla keinojen luominen sen ilmoittamiseksi, että jokin tuote "on valmistettu hyväksytyjen suunnittelutietojen mukaisesti ja että se on turvallisen toiminnan edellyttämässä käyttökunnossa" ilman EASA 1 -lomakkeen antamista koskevien ehtojen lisäämistä.

Ehdotetun kohdan 21A.307(c) mukaan kaikki osat (mukaan luettuina määrääjain vaihdettavat osat ja laitteet, kantavan rakenteen osat ja ohjainlaitteiden osat) voisivat olla "tuotettu hyväksytyjen suunnittelutietojen mukaisesti ilma-aluksen omistajan vastuulla, kun ne [osat ja laitteet] on asennettu hänen ilma-alukseensa". Vaikka ymmärrämme, mihin tämä vaatimus perustuu, katsomme kuitenkin, että tässä muodossa se ylittää alkuperäisen tarkoituksen, jolla tähdättiin vaatimusten helpottamiseen jossain määrin. Ehdotettua toimintatapaa pidetään suhteettomana, koska siinä sovelletaan joko kohtaa 21A.307(a) (joissakin tapauksessa liian

korkea vaatimus) tai kohtaa 21A.307(c), jonka perusteella vaatimustenmukaisuus on hyvin vähäistä "omistajan vastuuta" koskevan ehdotuksen osalta. Riski piilee siinä, että oikeudellisesti järjestelmä on asianmukainen (omistajan vastuu), mutta turvallisuuden kannalta kyseenalainen: tässä yhteydessä lentokelpoisuustarkastusten vaikuttavuus vaatimustenmukaisuuden osalta on kyseenalaista, koska tarkastus voidaan tehdä esimerkiksi vasta jonkin ajan kuluttua osien asentamisesta, ja vaatimustenmukaisuuden varmentamisen laajuus tarkastuksen aikana on rajallista.

Ehdotamme seuraavaa:

- Kohdan 21A.307(a) helpotukset määritetään siten, etteivät ne rajoitu osiin, jotka on "tuotettu hyväksytyjen suunnittelutietojen mukaisesti ilma-aluksen omistajan vastuulla, kun ne on asennettu hänen ilma-alukseensa".

- Määräajoin vaihdettavien osien ja laitteiden, kantavan rakenteen osien sekä ohjainlaitteiden osien, jotka on "tuotettu hyväksytyjen suunnittelutietojen mukaisesti ilma-aluksen omistajan vastuulla, kun ne on asennettu hänen ilma-alukseensa", osalta viraston tai pätevän yksikön on osallistuttava vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen. Tältä osin ehdotamme käytettäväksi FAA:n määritelmää omistajan/käyttäjän tuottamista osista määräyksen AC 20–62 mukaisesti:

Omistajaa/käyttäjää pidetään osan tuottajana, jos omistaja on osallistunut osan suunnittelun, valmistuksen tai laadun valvontaan. Osan suunnitteluun osallistuminen voi sisältää osan valmistamisen valvontaa tai seuraavien tietojen antamista valmistajalle: suunnittelutiedot, osan valmistamiseen tarvittavat materiaalit, valmistusprosessit, kokoamisen menetelmät tai laadunvalvontamenetelmät.

- Toiminnaltaan kriittiseksi luokiteltavien mittarilentolaitteiden (IFR-laitteet, joiden vikatilanteet luokitellaan vaarallisiksi tai tuhoisiksi) osalta tulee noudattaa samaa periaatetta kuin määräajoin vaihdettavien osien ja laitteiden, kantavan rakenteen osien sekä ohjainlaitteiden osien osalta.

- Kansallisia tuotanto/huolto-organisaation hyväksyntöjä tulee hyödyntää, jos valmistajalla on käytössään laadunvarmistusjärjestelmä (katso myös kohta 21A.439). Helpotuksia voidaan myöntää, jos tuotanto on määrällisesti rajallista edellyttäen, että valmistuksessa on käytetty hyväksytyjä tietoja ja että vaatimustenmukaisuus hyväksytyihin suunnittelutietoihin nähden osoitetaan viraston tai pätevän yksikön hyväksymällä tavalla. Niille on ilmoitettava tuotantoprosessista, jotta ne voivat päättää, missä määrin niiden osallistumista tarvitaan (esimerkiksi vaatimustenmukaisuustarkastuksien tarve).

- Kohdassa 21A.307 on harkittava mahdollisia helpotuksia, joita sovelletaan ilman luokitusta jäävään ilma-alukseen (katso lisähuomautus tämän asiakirjan lopusta).

*Vastaus: Kohtaa 21A.307 on muokattu, jotta sen tarkoitus tulisi selvemmäksi. Taustalla olevan toimintaperiaatteen muuttamista ei hyväksytä, joten omistajaa ei määritetä osan tuottajaksi. Nimenomaan omistaja voi päättää, voiko tietyn osan asentaa ilman EASA 1 -lomaketta, mikäli esitetyt perusteet täyttyvät. Tulisi olla myös selvää, että tämä on mahdollista vain, jos osat on määritetty ja asennettu omistajan omaan ilma-alukseen.*

*Mittarilentolaitteita koskevan kohdan osalta toiminnalliset seikat vaativat viittausta laitteisiin, ja ilmaliikenteen hallintaa käsitellään sääntelytehtävässä 21.026 ("Uudet sellaisia osia koskevat luokat, joilta EASA 1 -lomaketta ei vaadita"), joka aloitetaan vuoden 2011 alussa.*

Vakiomuutokset

Suosittelomme otettavaksi huomioon myös ohjeet, jotka sisältyvät määräykseen FAA AC 23–27 "Korvaavat osat ja materiaalit vintage-ilma-aluksiin": tästä on hyötyä etenkin ilman luokitusta luokitusta jääville ilma-aluksille.



*Vastaus: Vintage-lentokoneet tai historialliset ilma-alukset eivät kuulu EASAn toimivaltuuksiin. Ilman luokitusta jääviä ilma-aluksia ei käsitellä tässä muutosehdotuksessa.*

Vastausasiakirjassa sanotaan, että "Hyväksyntäeritelmän vakiokorjaukset ja -muutokset ovat itse asiassa hyväksytyjä tietoja, joita huolto-organisaatio voi käyttää osan M mukaisesti". Miksi vakiokorjausten käyttö on rajoitettu huolto-organisaatioon? Olisi tarkoituksenmukaista, että omistajat tai lentäjä voivat suorittaa tiettyjä tehtäviä.

*Vastaus: Olemme samaa mieltä siitä, että tämä ilmaisuus oli liian rajoittava. Osan M ja osan 145 vaatimukset on tarkistettu ja muutettu (katso tähän lausuntoon liittyvä asetusta (EY) N:o 2042/2003 koskeva muutosluonnos) tarpeen mukaan sen osoittamiseksi, että kyseiset tiedot ovat hyväksytyjä ja että niitä voidaan käyttää osan M tai osan 145 vaatimusten mukaisesti.*

Ilma-aluksen käsikirja tai lisäys (AFM/AFMS) ja jatkuvaa lentokelpoisuutta koskevat ohjeet (ICA)

AMC-/GM-aineistoa tarvitaan sen varmistamiseksi, että vähimmäisvaatimukset täyttyvät sekä ensimmäisen julkaisun että korjausten osalta. Ohjeistusta tulisi antaa myös ilma-aluksen käsikirjan muutosten luokittelua varten etenkin niiden hakijoiden osalta, jotka haluavat osoittaa vaatimustenmukaisuuden kohtien 21A.14(b) ja (c) nojalla. Myös kohdan 21A.381(c) luetelmakohtia 4 ja 5 koskeva ohjeistus on tarpeen.

*Vastaus: Lentokelpoisuutta koskevia ohjeita käsitellään omassa tehtävässään (MDM.056), joka on parhaillaan meneillään. Lausunnossa 1/2010 on esitelty kaikkia suunnitteluorganisaation hyväksyntöjä koskeva mahdollisuus hyväksyä tiettyjä muutoksia ilma-aluksen käsikirjaan. Ilma-aluksen käsikirjaan tehtyjen muutosten luokittelua koskeva GM-aineisto julkaistaan vastausasiakirjaa NPA16–2006 koskevan päätöksen kanssa.*

21A.367(a)

Ohjeistusta tarvitaan, jotta voidaan määrittää selvästi, mikä on katsottava merkittäväksi muutokseksi.

*Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.*

21A.377(c)2

Korjaustoimelle määritetty kesto ei ole yhdenmukainen 30. marraskuuta annetun komission asetuksen (EY) N:o 194/2009 kanssa.

*Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.*

21A.381(d)

Onko tämä vaatimus tarpeen? Eivätkö tyyppihyväksynnän/lisätyyppihyväksynnän siirtämistä koskevat vaatimukset kata sitä?

*Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.*

21A.439 ja 21A.441

Omistajan tuottamia osia koskevat helpotukset tulisi määritellä ainakin niissä tapauksissa, jotka kuuluvat vakiomuutoksiin.

*Vastaus: Ei hyväksytä. Osien tuotanto ja niiden hyväksyntä eivät kuulu yhteen. Määritelmän mukaan omistaja ei voi tuottaa osia, jotka voidaan hyväksyä ilman EASA 1 -lomaketta kohdan 21A.307(b) mukaisesti, tai osia, joita käytetään vakiokorjauksissa tai -muutoksissa. Tältä osin sovelletaan edelleen osassa M ja osassa 145 asetettuja vaatimuksia.*

## Ilman luokitusta jäävä ilma-alus

Vaikka muutosehdotusta koskevassa ilmoituksessa ei alun perin ollut määrä käsitellä ilman luokitusta jääviä ilma-aluksia koskevia seikkoja, suosittelemme tämän sääntelytehtävän hyödyntämistä näitä ilma-aluksia koskevien erikoisohjeiden määrittämiseksi. Käsiteltäviä asioita ovat esimerkiksi seuraavat:

- Korvaavien osien ja materiaalien määrittämistä koskeva ohjeistus (katso FAA:n määräys AC 23–27 "Korvaavat osat ja materiaalit vintage-ilma-alukseen").

- Korvaavat osat/materiaalit on voitu aikaisemmin hyväksyä samankaltaiseen ilma-alukseen. Jos asennus (ja tarvittaessa valmistus) tehdään tavalla, joka on yhdenmukainen edellisen hyväksynnän kanssa, näitä hyväksyntöjä voidaan käyttää samanlaisen ilma-aluksen hyväksynnän perusteena. Tässä tapauksessa hakijalla on kuitenkin oltava kaikki tiedot edellisistä hyväksynöistä, mukaan luettuina kaikki ohjeet jatkuvasta lentokelpoisuudesta, tai hänen tulee korvata puuttuvat tiedot hyväksytyn yksikön tuella (esimerkiksi pätevä yksikkö, suunnitteluorganisaation hyväksyntä/ADOA jne.). Vaihtoehtoisesti virasto tai pätevä yksikkö arvioi hakijan pätevyyden sen perusteella, onko tällä riittävät tiedot muutettavan tai korjattavan ilma-alustyypin suunnitteluperusteista.

- Tyyppihyväksynnän mukaisia varaosia on yleensä vaikea löytää (pienet määrät, pitkät toimitusajat, vanhentuneisuusongelmat jne.), EASA 1 -lomakkeen mukaisista osista puhumattakaan. Vanhojen ja/tai käytettyjen (uudelleenrakennettujen, kunnostettujen tai uudelleen hyväksytyjen) osien asennuksesta tarvitaan ohjeistusta. On muistettava, että tyyppihyväksyntätodistuksen mukaiset osat saattava olla vanhentuneita ja että saatavilla voi olla muita osia, jotka ovat teknisesti kehittyneempiä ja luotettavampia.

*Vastaus:* Virasto kiittää huomautuksen antajaa tästä ehdotuksesta mutta katsoo, että se ei kuulu tämän tehtävän laajuuteen.

(10) Yksi yksityishenkilö toimitti seuraavat huomautukset:

### 21A.14(b) ja (c)

On kyseenalaista, tuleeko enintään 2 000 kg:n painoisia purjelentokoneita käsitellä kohdassa 21A.14(b). Kohdan 21A.14(c) mukaisen hyväksyntäohjelmamahdollisuuden toteuttamiseen liittyy joitakin huolenaiheita. Yksinkertaistettua AMC-aineistoa vaatimustenmukaisuuden osoittamiseen täyttää suunnitteluorganisaation hyväksyntää varten ELA-luokan ilma-alusten osalta puolletaan vahvasti.

*Vastaus:* Katso Alankomaiden siviili-ilmailuviranomaiselle (CAA-NL) annettu vastaus (kohta 21A.98) enintään 2 000 kg:n painoisten purjelentokoneiden osalta. Hyväksyntäohjelma on otettu lausunnon 1/2010 perusteella nyt käyttöön keskeisenä hyväksyntävaatimuksena (katso kohta 21A.20): 21A.20(b) – – sitä pidetään selvästi valmisteluasiakirjana koko hyväksyntämenettelyn ajan. Kohdassa 21A.14(c) tarkoitetun ilma-aluksen osalta viraston on hyväksyttävä hyväksyntäohjelma. Virasto kiittää huomautuksen tekijältä yksinkertaistettuun AMC-aineistoon saamastaan tuesta suunnitteluorganisaation hyväksyntää varten.

**Vakiomuutokset ja -korjaukset.** Huomautuksia ei voida antaa, koska hyväksyntäeritelmä ei ole vielä saatavilla.

*Vastaus:* Periaate esitellään lausunnossa. Hyväksyntäeritelmä toimitetaan kuulemista varten tehtävän MDM.048 nojalla.

**21A.112B Pätevyyden osoittaminen** Kohdan 21A.112B mukaisen hyväksyntäohjelmamahdollisuuden toteuttamiseen liittyy joitakin huolenaiheita.

*Vastaus:* Hyväksyntäohjelma on otettu lausunnon 1/2010 perusteella nyt käyttöön keskeisenä hyväksyntävaatimuksena (katso kohta 21A.20): 21A.20(b) – – sitä pidetään selvästi valmisteluasiakirjana koko hyväksyntämenettelyn ajan. Kohdassa 21A.14(c) tarkoitettun ilma-aluksen osalta viraston on hyväksyttävä hyväksyntäohjelma.

**21A. 307 Osien ja laitteiden luovuttaminen asennettavaksi.** Kohta (c) vaikuttaa kumoavan kohdassa (b) asetetut rajoitukset. Huomautuksen tekijä ei kannata kriittisiä osia koskevia erilaisia vaatimuksia ELA1- ja ELA2-luokkien osalta.

*Vastaus:* Kohta 21A.307 on muotoiltu uudelleen, ja vastausasiakirjan kohta 21A.307(c) oli virheellinen.

Lisäksi yleinen huomautus: huomautuksen tekijä ihmettelee, moniko ilma-aluksen omistaja pystyy ottamaan vastuun osan tai laitteen vaatimustenmukaisuudesta hyväksytyyn suunnitelmaan nähden, ja onko se tarkoituksenmukaista, jos kyseinen osa on saatavana markkinoilla?

Eli mitä on yksinkertaistettu?

Luulen, että EASA 1 -lomakkeiden käyttämistä ei voida rajoittaa turvallisuutta heikentämättä. ELA1- ja ELA2-luokkien ilma-aluksissa on hyvin paljon muita kuin kriittisiä osia, ja niille valmistajan myöntämä vaatimustenmukaisuustodistus (suunnitteluorganisaation hyväksynnän ja hyväksyntämenettelyn osalta) olisi riittävä.

Jos Euroopan lentoturvallisuusvirasto edelleen katsoo, että omistajan tuottamiin osiin liittyvä ongelma koskee pääasiassa vanhoja ja ilman luokitusta jääviä ilma-aluksia, joihin on vaikea löytää varaosia, neuvon viittaamaan Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen nykyisiin vaatimuksiin (FAR 21.303(a)(2) jne.).

*Vastaus:* Virasto uskoo, että monet omistajat pystyvät ottamaan asian vastuulleen. Esimerkkinä olkoon reaktiossa mainitut osat, jotka alkuperäinen valmistaja, jolla ei ole tuotanto-organisaation hyväksyntää, on tuottanut ilma-alusta varten vaatimustenmukaisuusvakuutuksen kanssa. Näitä osia ei luovuteta asennettavaksi EASA 1 -lomakkeella, vaan ne rakennetaan hyväksytyjen suunnittelutietojen mukaisesti. Kohtaan 21A.307 ehdotetun muutoksen nojalla asentamisen ei katsota vaikuttavan turvallisuuteen, jos sovellettavuuteen liittyy tiettyjä rajoituksia.

**ALALUKU L** – Kohdassa 21A.14(b) ja (c) määritettyä ilma-alusta koskeva suunnittelusta ja tuotannosta vastaavien organisaatioiden yhdistetty hyväksyntä

Osan 21 alalukujen G ja J vastaava kohta on kopioitu alalukuun L ilman merkittäviä teknisiä muutoksia.

Muutama "hallinnollinen" kohta sekä vastausasiakirjan kohdan 5 selittäminen seikkaperäisesti olisi riittänyt, ja sillä olisi vältetty myös asiaa koskevien tulevien muutosten epäjohtonmukaisuus.

Vaikka hyväksyntätodistuksia olisi vain yksi, suunnitteluorganisaation hyväksyntä ja tuotanto-organisaation hyväksyntä ovat eri asioita. Vaatimusten sekoittaminen ei helpota tehtävää.

*Vastaus:* Virasto myöntää, ettei ehdotetussa alaluvussa L ole merkittäviä eroja suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksynnän alkuperäisiin vaatimuksiin nähden. Tuotanto-organisaation vastuu on jo mahdollista siirtää virastolle perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohdan nojalla. Sen vuoksi virasto katsoo, että alaluvusta L ei koidu tarpeeksi hyötyjä ja että se vaikeuttaa sääntöjä ylenmääräisesti tässä reaktiossa esitetyn mukaisesti. Virasto on päättänyt peruuttaa alalukua L koskevan ehdotuksen.

**21A. 432B Pätevyyden osoittaminen.** Alakohdassa (b) sanotaan, että hakija voi pyytää virastolta lupaa osoittaa pätevyytensä ja käyttää siihen menettelytapoja, "– – joissa esitetään erityiset suunnitteluperusteet, käytettävissä olevat resurssit sekä tämän alaluvun vaatimusten noudattamiseen tarvittavien toimenpiteiden järjestys".

Alakohdassa (c) taas sanotaan, että lupa osoittaa pätevyys ja käyttää siihen menettelytapoja, "– joissa esitetään erityiset suunnitteluperusteet, käytettävissä olevat resurssit sekä tämän alaluvun vaatimusten noudattamiseen tarvittavien toimenpiteiden järjestys" on hankittava hyväksyntäohjelman mukaisella hyväksynnällä.

On vaikea ymmärtää, miksi samaan tulokseen pääsemiseksi on käytettävä eri menettelyjä ja miten siihen päästään pelkästään hyväksyntäohjelman perusteella.

*Vastaus:* Kohdassa (b) tarkoitetaan hyväksyntämenettelyn mukaista suunnitteluorganisaation hyväksyntää (APDOA) (menettelyt eivät koske käsiteltävänä olevia korjauksia), kun taas kohdassa (c) tarkoitetaan kyseiseen korjaukseen liittyvän hyväksyntäohjelman hyväksyntään.

### **21A. 112B Pätevyyden osoittaminen.**

Samat perushuomautukset kuin kohdassa 21A.14(c).

*Vastaus:* Hyväksyntäohjelma on otettu lausunnon 1/2010 perusteella nyt käyttöön keskeisenä hyväksyntävaatimuksena (katso kohta 21A.20): 21A.20(b) – – sitä pidetään selvästi valmisteluasiakirjana koko hyväksyntämenettelyn ajan. Kohdassa 21A.14(c) tarkoitettun ilma-aluksen osalta viraston on hyväksyttävä hyväksyntäohjelma.

### **21A. 710 Lento-olosuhteiden hyväksyntä**

Ilmailuluvan myöntäminen saattaa koskea sekä ilma-alusta, jonka ei ole osoitettu olevan säädösten mukainen, että hakijaa, jonka pätevyys voi olla epäselvä.

Hyväksyykö virasto todella lento-olosuhteet turvallisuuden osalta myös näissä olosuhteissa ilman lisävarmistuksia?

*Vastaus:* Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

(11 & 12) Tšekin kevyiden ilma-alusten liitto (LAA CR) sekä Euroopan kevyiden ilma-alusten valmistajien liitto (LAMA Europe) esittivät samanlaisia reaktioita. Tekstiä muutetaan päällekkäisyyksien poistamiseksi, mikäli mahdollista.

Etusivu – tämä vastausasiakirja on julkaistu epätäydellisenä ja erittäin myöhään.

LAA ja LAMA eivät ole tyytyväisiä siihen tapaan, miten Euroopan lentoturvallisuusvirasto on hoitanut tätä hyvin tärkeää muutosehdotusta.

Vastausasiakirja julkaistiin KAKSI VUOTTA alkuperäistä asiakirjaa NPA 2008–07 koskevan huomautusajan päättymisen jälkeen!!! Myöskään se, että vastausasiakirja julkaistiin loma-aikana, ei ole oikein, etenkin kun se julkaistiin niin myöhään. Myöhäisestä julkaisemisesta aiheutuu se ongelma, että kaikki ovat jo miltei unohtaneet, mistä tässä olikaan kyse.

Aika kuluu nopeasti – ensimmäinen ohjesääntö tehtävään MDM.032 luonnosteltiin vuonna 2005. Nyt vuosi 2010 lähestyy loppuaan – mitä olemme saaneet aikaan? Euroopan lentoturvallisuusvirastolle on toimitettu 843 huomautusta. Mielestämme tämä ei kuitenkaan voi olla syy siihen, miksi tämän vastausasiakirjan laatiminen kesti niin kauan.

Se, että vastausasiakirja jaettiin kahteen osaan ja että vain osa 1 julkaistiin ennen määräajan päättymistä, ei ole hyväksyttävää. Miten voimme antaa huomautuksia näin tärkeästä ehdotuksesta, jos meillä ei ole mahdollisuutta tutustua toiseen osaan?

Katsomme, että tämän vastausasiakirjan toinen osa on julkaistava välittömästi ja että osan 1 huomautusten toimittamisen määräaika on jatkettava.

*Vastaus:* Vastausasiakirjan julkaiseminen kahdessa osassa ei ole viraston tavallinen toimintatapa, mutta sen ansiosta viivettä voitiin kuroa hieman umpeen. Virasto on pyrkinyt kaikin voimin siihen,

*että vastausasiakirjan osassa I esitetään tarkka kuvaus keskeisistä saaduista huomautuksista ja että siihen lisätään lausuntoluonnos, joka on laadittu kaikkien käsiteltyjen huomautusten perusteella. Sen vuoksi osaa I voi hyvin käyttää lausuntoon annettujen reaktioiden tutkimiseen, ja se lienee myös helppolukuisempi asiakirja kuin vastausasiakirjan osa II, jossa on 500 sivua.*

*Osa II on julkaistu ja se sisältää kevyitä urheilulentokoneita koskevan hyväksyntäeritelmän (CS-LSA), jonka virasto hyväksyy vuoden 2011 alussa.*

*Virasto myöntää, että asian käsittely on kestänyt pitkään pääasiassa resurssiongelmien vuoksi, mutta olemme käyttäneet aikaa myös tehtävän BR.010 valmisteluun (tutkimuksen aloittaminen ELA1-luokasta saaduista kokemuksista kansallisten mikrokevyitä lentokoneita koskevien säädösten arvioinnin perusteella). Olemme myös lujittaneet yhteistyötä Yhdysvaltojen ilmailuviranomaisen (FAA) kanssa tässä asiassa ja saaneet lisää tietoa Yhdysvalloissa kevyitä urheilulentokoneita koskevista säännöistä kerättyjen kokemusten myötä. Virasto haluaa korostaa, että viive ei johdu siitä, etteikö yleisilmailun tärkeyttä ja painopisteitä ymmärrettäisi, kuten osan M helpottamisesta, L-lupakirjaa koskevasta lausunnosta sekä ohjaamomiehistön lupakirjamenettelyä (FCL) ja kevyen ilma-aluksen lupakirjaa (LAPL) koskevasta lausunnosta käy ilmi.*

Sivu 4 (a) Yleinen huomautus (LAMA EUROPE)

MENESTYKSEKKÄÄN ILMAILUTEOLLISUUDEN PERUSTA ON PIENILMAILU (HARRASTEILMAILU).

Jokainen lentäjä aloittaa lentämisen pienellä lentokoneella Airbusin, Boeingin tai Eurofighterin sijasta. Yhteensä 600 000 harrastelentäjää (Europe Air Sportsin mukaan), mukaan luettuina laskuvarjohyppääjät, riippuliitäjät sekä ultrakevyiden lentokoneiden, purjelentokoneiden, ilmapallojen ja kevyiden moottorikäyttöisten ilma-alusten lentäjät, muodostavat laajan asiakaskunnan Euroopan ja Yhdysvaltojen ilmailuteollisuudelle. Lentokoneen aerodynamiikan, lentomekaniikan, mekaniikan, talouden ja ympäristövaikutusten ymmärtämiseksi tarvitaan kokemusta, jota hankitaan nimenomaan pien- ja harrasteilmailun parissa. Kiinnostuakseen ilmailusta ammatillisesti henkilön päästävä kosketuksiin sen kanssa ja voitava kartuttaa kokemustaan. Toimintakykyisen suuren ilma-aluksen suunnittelu edellyttää omaan kokemukseen perustuvaa ymmärrystä siitä, mitä kaikkea siihen liittyy ja mitä kaikkea on osattava ottaa huomioon.

Yhdysvalloissa viranomaiset ovat käsittäneet tämän jo vuosia sitten. Siellä havaittiin suuria vaikeuksia saada tarpeeksi ja asianmukaisesti koulutettuja työntekijöitä mittavaan ilmailuteollisuuteen. Yhdysvaltojen viranomaiset havaitsivat, että pienilmailun kasvun pysähtyminen (ilma-alusten ja lentäjien määrä) oli välitön seuraus pienen ilma-aluksen hankinta- ja käyttökustannusten lisääntymisestä.

Vastareaktion Yhdysvalloissa aloitettiin vuonna 2004 kevyitä urheilulentokoneita (LSA) koskeva toimintaohjelma, jonka tavoitteena oli vähentää yksityis- ja harrastelentämisen aloittamiskustannuksia merkittävästi. Tavoite saavutettiin kehittämällä muille kuin monimutkaisille ilma-aluksille oma luokka, jossa ilma-alus voidaan rekisteröidä ilmailuteollisuuden hyväksytyihin standardeihin perustuvan valmistajan antaman vakuutuksen avulla (ASTM-standardi). Järjestelmän ansiosta ihmiset voivat harrastaa lentämistä kohtuullistettujen koulutuksellisin ja lääketieteellisin vaatimuksin.

Tavoitteena oli kääntää ilmailuyhteisössä toimivien ihmisten määrä nousuun ja siten säilyttää ilmailuteollisuuden perusta. Viisi vuotta uusien sääntöjen käyttöönoton jälkeen voitiin selvästi osoittaa, että tämä oli juuri oikea tapa ja että halutut tavoitteet pystyttiin saavuttamaan. Ilma-alusten ja lentäjien määrä kasvoi heti, minkä vuoksi myös suurten ilmailuyhtiöiden käytettävissä olevat resurssit lisääntyivät.

Monet maat ovat kopioineet yhdysvaltalaisen toimintamallin, joskus sitä hieman muunnellen kansallisten olosuhteiden mukaisesti. Näihin maihin kuuluvat tällä hetkellä maailman runsasväestöisimmät maat: Kiina ja Intia. Niissä kehitettiin samanlaisia ohjelmia ilmailuteollisuuden tulevaisuuden perustan vahvistamiseksi.

Tällä hetkellä selvät markkinajohtajat kevyiden urheilulentokoneiden saralla ovat eurooppalaisperäisiä yrityksiä.

Siksi onkin ironista, että ei ole vastaavaa järjestelmää, jonka perusteella näillä kevyitä urheilulentokoneita koskevien säädösten mukaan rakennetuilla ilma-aluksilla saisi lentää Euroopassa.

Kun ELA-menettelyn kehittämisestä ilmoitettiin, monet ajattelivat, että siitä saattaisi tulla eurooppalainen vastine. Vaikka ELA tuo mukanaan merkittäviä helpotuksia joihinkin ilma-alusluokkiin, kevyiden kaksipaikkaisten urheilulentokoneiden osalta lopputuloksena on kuitenkin huomattavasti työläämpi prosessi suunnittelun, valmistuksen ja käytön osalta Yhdysvaltojen kevyitä urheilulentokoneita koskevaan LSA-järjestelmään verrattuna.

Monet uskovat nyt, että oikea ratkaisu olisi kehittää oma luokka alle 600 kg:n painoisille lentokoneille ja soveltaa LSA-järjestelmää niin tarkkaan kuin mahdollista.

*Vastaus: Tehtävän MDM.032 soveltamisala on laajempi kuin LSA:n, mutta siinä kuitenkin ehdotetaan osan 21 yksinkertaistamista. Tehtävässä BR.010 määritetään, miten menetellään osan 21 yksinkertaistamiseksi ELA1-luokan ilma-alusten osalta.*

(LAA CR) Valitettavasti tässä vastausasiakirjassa näkyy Euroopan lentoturvallisuusviraston vääränlainen lähestymistapa urheilu- ja harrasteilmailuun. Uskomme, että urheilu- ja harrasteilmailua ei ole mahdollista käsitellä samalla tavoin kuin kaupallista ilmakuljetusta.

Käy yhä selvemmäksi, että emme saa sitä mitä haluamme ja tarvitsemme: yksinkertaisemmat vaatimukset kevyille urheilulentokoneille.

Katsomme, että Euroopan lentoturvallisuusviraston tämänhetkisen sääntelypyrkimyksen avulla ei päästä siihen, mitä pidämme tarpeellisena urheilu- ja harrasteilmailun kehittämisen kannalta. Katsomme, että kevyistä urheilulentokoneista voisi tulla ilmailun aloitusluokka. Jäsentemme tarpeiden huomioimiseksi Euroopan lentoturvallisuusviraston tulisi mielestämme kehittää itsenäinen kevyiden urheilulentokoneiden luokka, joka olisi yhteensopiva Yhdysvaltojen LSA-järjestelmän kanssa niin pitkälle kuin mahdollista.

Myönteinen seuraus tästä voisi olla maailmanlaajuinen LSA-järjestelmä, joka onkin pitkän aikavälin tavoitteemme.

AirVenture 2010 -kokouksessa FAA:n johtaja Randy Babbitt totesi, että kevyiden urheilulentokoneiden turvallisuustilanne on odotettua parempi. Mielestämme se on osoitus siitä, että Yhdysvalloissa kevyisiin urheilulentokoneisiin sovellettava toimintamalli, joka perustuu vaatimustenmukaisuusvakuutusten antamiseen ja järkeviin huoltomääräyksiin, ei muodosta turvallisuusongelmaa. Koska 65 prosenttia Yhdysvaltojen kevyistä urheilulentokoneista on peräisin Euroopasta, olemme varmoja siitä, että samaa järjestelmää voitaisiin käyttää myös Euroopassa.

Itsenäiseen kevyiden urheilulentokoneiden luokkaan perustuva toimintamalli voisi toimia; itsenäinen ei välttämättä tarkoita ilman Euroopan lentoturvallisuusvirastoa toimimista, vaan se tarkoittaa, että kyseisellä luokalla olisi tietty paikka Euroopan lentoturvallisuusviraston sääntöhierarkiassa.

Yhdysvalloissa on toimittu samalla tavalla: FAA auttoi luomaan LSA-luokan FAA:n sääntöjen puitteissa ja säilytti tarkastustehtävänsä, mutta se ei hallinnoi luokkaa suoraan.

Tiedämme, että tämä vaatisi perusasetuksen muuttamista.

LAA CR on valmis auttamaan tämän muutoksen valmistelutyössä.

*Vastaus: Euroopan lentoturvallisuusvirasto kiittää tehtävään BR.010 tarjotusta tuesta. Tehtävässä MDM.032(e) ehdotetuilla muutoksilla, jotka kuuluvat osan 21 sääntöihin, ei todella saavuteta LAA CR:n tavoitteita. FAA:n LSA-säännön soveltamisala on kuitenkin tehtävän MDM.032(e) alaryhmään kuuluva, eikä se ole tarkoituksenmukainen koko luokan kannalta 2 000 kg:n painoisiin lentokoneisiin saakka.*

Sivu 4 Euroopan lentoturvallisuusviraston maksut ja palkkiot

LAA CR ja LAMA EUROPE ovat tyytyväisiä siihen, että Euroopan lentoturvallisuusvirasto on onnistunut kiinnittämään Euroopan komission huomion asiaan, mutta järjestöt pelkäävät, että on kuitenkin liian myöhäistä, sillä jo nykyisen suuruiset maksut ja palkkiot ovat suuri ongelma pienille yrityksille. Euroopan lentoturvallisuusviraston maksujen ja palkkioiden perusteena on asetus, jonka mukaan viraston on rahoitettava toimintansa kokonaan maksuilla ja palkkioilla, joiden suuruus virastolla on oikeus määrittää itse. Nykyiset maksut kuormittavat pieniä yrityksiä hyvin paljon. Yleensä nämä yritykset tuottavat noin 10–150 ilma-alusta vuodessa, ja niiden liikevaihto on 1–30 miljoonaa euroa. Nykyisin perittävien maksujen ja palkkioiden vuoksi kannattava liiketoiminta on miltei mahdotonta.

Maksut ja palkkiot ovat olleet tiedostettu ongelma jo vuosien ajan, ja niistä on päätettävä poliittisella tasolla eli Euroopan komissiossa mahdollisimman pian.

*Vastaus: Merkitty tiedoksi.*

Sivut 4 ja 7: CS-23 Light (MTOM enintään 1 200 kg)

LAA CZ ja LAMA EUROPE eivät pidä tämän määräyksen laatimista tarpeellisena. Sen sijaan CS-VLA:ta voitaisiin laajentaa neljään henkilöön ja 1 200 kg:n MTOM-painoon. Mielestämme selitys, että tarvitsemme tämän määräyksen, koska – – valtaosa nykyisistä – – ei ole pätevä, koska ELA-järjestelmää valmistellaan uusia ilma-aluksia varten, ei jo olemassa olevia varten.

Luokassa 1 200 kg MTOM on niin monia sovellettavia määräyksiä, että niiden määrää olisi mieluummin vähennettävä kuin lisättävä!

Sen sijaan olisi parempi, jos Euroopan lentoturvallisuusvirasto kehittäisi ASTM-standardiin perustuvan LSA-järjestelmän. FAA:n tiedetään harkitsevan ASTM-perusteisen järjestelmän kehittämistä myös FAR-23-luokkaan. Tämä voisi olla oikea tie eteenpäin, ja CS-23 Light -luokan kehittämisen sijasta voisi olla suotavaa tehdä yhteistyötä FAA:n kanssa ASTM-järjestelmän parissa maailmanlaajuisten ilmailustandardien luomiseksi.

*Vastaus: Tällä hetkellä uskotaan, että FAR-määräysten osan 23 muutos 7 on hyväksi havaittu standardi tiettyjen lentokoneiden osalta. Pidemmällä aikavälillä suunnittelemme eri standardien arviointia tiiviissä yhteistyössä FAA:n kanssa, joka on tehnyt hyväksyntämenettelytutkimuksen (CPS) osasta 23.*

Sivut 9 ja 10 Pätevät yksiköt

Muutamat kevyiden urheilulentokoneiden ja mikrokevyiden lentokoneiden valmistajat sekä LAA CZ osallistuivat Euroopan lentoturvallisuusviraston tutkimukseen, joka käsitteli hyväksyntätehtävien ulkoistamista. Tutkimuksen teki Steria Mummert Consulting.

Käytettiinkö tutkimuksen tuloksia tämän vastausasiakirjan laatimisessa?

Miksi tutkimusta ei julkaistu?

*Vastaus: Virasto kiittää huomautuksen tekijää ja kaikkia asianosaisia ilmailuteollisuuden edustajia tutkimukseen osallistumisesta.*

*Tutkimusraportti on viraston käyttämä sisäinen raportti, jonka avulla se pyrkii lisäämään tietämystään ulkoistamismahdollisuuksista. Kuten edellä on esitetty, virasto valmistelee hallintoneuvoston tekemän ulkoistamista koskevan päätöksen ajantasaistamista. Tutkimusraporttia ei ole julkaistu tämän meneillään olevan vaativan keskustelun vuoksi.*

*Tutkimusta ei käytetty tämän vastausasiakirjan laatimisessa, koska vastausasiakirjassa käsitellään vain viraston tekemää työtä hallintoneuvostossa laadittujen ulkoistamisperiaatteiden ajantasaistamiseksi.*

Sivut 10–11 7. Osat, joilta ei edellytetä EASA 1 -lomaketta.

Ilman huomautusten julkaisemista on mahdotonta arvioida tätä ehdotusta. LAA CZ ja LAMA EUROPE eivät hyväksy ehdotettua ratkaisua.

Ehdotamme, että ainakaan ELA1-luokan lentokoneilta ei vaadita EASA 1 -lomaketta.

*Vastaus: Tuloksena saaduista huomautuksista oli vähemmän suvaitsevainen ELA1-luokkaa koskeva ehdotus, joka helpottaa keskustelua näiden osien kaupallisesta ja muusta kuin kaupallisesta käytöstä. Ehdotus on hyväksyttävä kompromissi, joka on erilainen kuin teidän ehdotuksenne EASA 1 -lomaketta koskevien vaatimusten rajoittamisesta vielä lisää. Seuraavassa vaiheessa, joka on määrä toteuttaa tehtävässä BR.010, on tarkoitus esitellä vaihtoehtoja eri toimintatavoiksi.*

Sivu 11 Muutokset osien merkitsemisessä ja jäljittämisessä

LAA CZ ja LAMA EUROPE katsovat, että alkuperäiset muutokset olivat yhdenmukaisia valmistajiin kohdistuvan kuormituksen vähentämistä koskevan tavoitteen kanssa, mutta nyt näyttää olevan toisin päin.

Koska osaa II koskevat huomautukset eivät ole käytettävissä, emme hyväksy ehdotettuja muutoksia kohdissa 21A.804 ja 21A.805.

*Vastaus: Tällä välin vastausasiakirjan osa II on julkaistu, ja siitä käy ilmi, että osien merkitseminen on säilytettävä jäljitettävyyden vuoksi ja siksi, että hyväksytyihin suunnittelutietoihin on oltava linkki.*

Sivu 11 8. Muutokset kevyiden urheilulentokoneiden hyväksyntäeritelämään (CS-LSA)

LAA CZ ja LAMA EUROPE ovat tyytyväisiä kevyiden lentokoneiden hyväksyntäeritelmiin, jotka perustuvat ASTM F2245 -määräyksiin.

Valitettavasti emme voi kommentoida tätä asiaa enempää, koska CS-LSA julkaistaan osassa II, josta meillä ei ole vielä tietoa.

*Vastaus: CS-LSA:ta koskevien huomautusten antaminen on mahdollista vastausasiakirjan osan II myötä. Nämä huomautukset arvioidaan, ennen kuin CS-LSA julkaistaan vuoden 2011 alussa.*

Sivu 13 9. Vakio muutokset ja -korjaukset

LAA CZ ja LAMA EUROPE ovat tyytyväisiä tähän ilmoitukseen, mutta samalla ne pelkäävät, että määräyksiin FAA AC 43-13 1B ja 2B perustuvan hyväksyntäeritelmän laatiminen kestää liian kauan.

*Vastaus: Virasto kiittää saamastaan tuesta. Tällä hetkellä tehtävä MDM.048 on suunniteltu aloitettavaksi vuonna 2011 ja päättyväksi vuoden 2013 toisella vuosineljänneksellä. Tutkimme keinoja nopeuttaa tehtäviä, mikäli suinkin mahdollista.*

Sivut 13–14 10. Yhtenäistäminen FAA:n kanssa



LAA CZ ja LAMA EUROPE ovat tyytyväisiä tähän ilmoitukseen. Uskomme, että kevyiden urheilulentokoneiden osalta paras tapa luoda maailmanlaajuinen LSA-järjestelmä on tehdä se ASTM-määräyksiin perustuvilla yhteisillä maailmanlaajuisilla teknisillä vaatimuksilla.

*Vastaus:* Virasto kiittää järjestöjä siitä, että ne kannattavat Euroopan lentoturvallisuusviraston suunnitelmaa aloittaa pitkällä aikavälillä kevyitä urheilulentokoneita koskevien vaatimusten yhtenäistäminen FAA:n (ja muiden viranomaisten) kanssa työskentelemällä tiiviissä yhteistyössä FAA:n kanssa sen FAR-23 CPS -tutkimuksen seurannan ja ASTM-menettelyn osalta.

(13) Light Aircraft Association, Yhdistynyt kuningaskunta

Selittävä huomautus III. (s. 2)

Koska vastausasiakirjan osaa II ei ole vielä julkaistu, kokonaiskuva on epätäydellinen eikä kattavaa vastausta voida antaa.

*Vastaus:* Vastausasiakirjan julkaiseminen kahdessa osassa ei ole viraston tavallinen toimintatapa, mutta sen ansiosta viivettä voitiin kuroa hieman umpeen. Virasto on pyrkinyt kaikin voimin siihen, että vastausasiakirjan osassa I esitetään tarkka kuvaus keskeisistä saaduista huomautuksista ja että siihen lisätään lausuntuonnos, joka on laadittu kaikkien läpikäymiemme huomautusten perusteella. Sen vuoksi osaa I voi hyvin käyttää lausuntoon annettujen reaktioiden tutkimiseen, ja se lienee myös helpollisempi asiakirja kuin vastausasiakirjan osa II, jossa on 500 sivua.

Jakso a) 2) (s. 5)

Light Aircraft Association periaatteessa kannattaa ehdotusta lisäkuulemisesta perusasetuksen muuttamiseksi, mutta kuuleminen on toteutettava hyvin nopeasti: asiakirja ANPA 14–2006 julkaistiin neljä vuotta sitten, ja siihen saatu vastaus oli kehoitus muuttaa perusasetusta. Ilmailuteollisuudessa kipeästi kaivatun innovaation edistämiseksi lentoturvallisuusviraston on toimittava nopeasti sellaisen toimintaympäristön tarjoamiseksi erittäin kevyiden ilma-alusten suunnittelijoille ja valmistajille, että ne voivat toimia ilman nykyisiin suunnitteluorganisaation ja tuotanto-organisaation hyväksynnästä aiheutuviin kustannuksiin ja resursseihin liittyviä rajoitteita ja että loppukäyttäjien kustannukset ja toiminnalliset hyödyt on suhteutettu asianmukaisesti.

Jakso b) (s. 6+)

Light Aircraft Association periaatteessa kannattaa tehtyjä muutoksia asiakirjaan NPA 2008–07 verrattuna. Kuten edellä on jo mainittu, ilmailuteollisuuden kannalta on hyvin tärkeää, että ehdotukset toteutetaan mahdollisimman pian. Uudet CS-LSA- ja CS-23 Light - hyväksyntäeritelvät, vakiokorjauksia ja -muutoksia koskeva hyväksyntäeritelmä sekä tarkistettut hyväksyntäeritelvät CS-VLA ja CS-22 on julkaistava ensi tilassa (viimeistään sitten, kun osan 21 muutokset on julkaistu).

*Vastaus:* Virasto kiittää huomautuksen tekijää saamastaan tuesta. Virasto on ehdottanut erilaisia seurantatehtäviä (esimerkiksi MDM.032(d) ja BR.010) julkaistun sääntelytehtäväsuunnitelman mukaisesti. Virasto selvittää keinoja nopeuttaa näitä tehtäviä, mikäli se on suinkin mahdollista. Ensimmäinen standardi, CS-LSA, julkaistaan vuoden 2011 alussa. Muita "standardeja" sovelletaan erityisolosuhteissa.

Jakso b) 6) (s. 9) (Pätevät yksiköt)

Olisi hyvä, jos tähän liittyvistä tarjouskilpailuista tiedotettaisiin laajemmin. Tarjouskilpailun julistaminen viraston verkkosivuilla siitä muutoin ilmoittamatta on hyödytöntä. Olisiko mahdollista perustaa sähköpostipalvelu, josta kaikille palvelun tilaajille lähetetään sähköpostiviesti, kun tarjouskilpailu julistetaan alkaneeksi?

*Vastaus:* Julkaisutoimisto julkaisee avoimet tarjouskilpailut Euroopan unionin virallisessa lehdessä, ja kun ne on julkaistu, ne lisätään [EASAn hankintoja koskevalle verkkosivulle](#).

EASAn verkkosivustolta ei ole mahdollista tilata sähköposti-ilmoituksia.

Sen sijaan on mahdollista tilata tarjouskilpailutietokanta (Tenders Electronic Database, TED), jossa kaikki Euroopan unionin tarjouskilpailut julkaistaan kaikilla EU:n virallisilla kielillä. Lisätietoja ja ohjeet tietokannan sekä tiettyihin hakuprofiileihin perustuvien ilmoitusten tilaamisesta on osoitteessa <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt (Saksan ilmailuvirasto)

Yleistä

Useissa kohdissa kohtiin 21A.14(b) tai (c) viitataan sanamuodolla "kohdissa 21A.14(b) ja (c) määritetty ilma-alue". Onko siis niin, että tällä sanamuodolla määritetään ilma-alueen luokka vai tarkoittaako se itse asiassa kohtien 21A.14(b) tai (c) perusteella hyväksytyyn ilma-alueen suunnittelua? Vastaus tähän kysymykseen auttaa ymmärtämään sitä, koskevatko uuden järjestelmän (esimerkiksi tuotanto alaluvun L nojalla, omistajan tuottamat osat) myös sellaisia ilma-alustyyppisiä, joiden suunnittelu on hyväksytty ennen tätä sääntömuutosta, vai sovelletaanko niihin korkeampia vaatimuksia suunnitteluorganisaation hyväksynnän täydellisen hyväksynnän mukaisesti.

Vastaus: Kun näissä vaatimuksissa viitataan "kohdissa 21A.14(b) tai (c) määritettyyn ilma-alueeseen", se tarkoittaa kyseisessä kohdassa käsiteltyjä tuoteluokkia. Näin ollen sitä sovelletaankin tulevaisuudessa myös tuotteisiin, jotka on jo hyväksytty nykyisten sääntöjen mukaisesti. Tämän lausunnon viittaukset on soveltuvin osin korvattu maininnoilla ELA1- ja ELA2-luokista, joiden määritelmää koskevat ehdotukset on esitetty tässä lausunnossa asetuksen (EY) N:o 1702/2003 muutosten osalta.

21A.14(b) ja (c)

Tässä kohdassa käsitellään myös moottoria ja potkureita. Mikä niiden suhde on alalukuun L ja kohtiin 21A.307(b) ja (c), jos suunnittelu sisältyy ilma-alueeseen tai jos suunnittelu on jo hyväksytty suunnitteluorganisaatiossa alaluvun J mukaisesti? Onko esimerkiksi mahdollista tuottaa moottori ilma-alueeseen kohdan 21A.14(b) tai (c) mukaisesti alaluvun L nojalla? Voidaanko tähän moottoriin tuottaa osia myös ilma-alueen omistajan vastuulla?

Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Osa huomautuksesta ei siis ole enää ajankohtainen.

Ilman EASA 1 -lomaketta luovutettavien osien osalta on todellakin tarkoitus sallia näiden osien asentaminen, jos ne ovat hyväksytyyn suunnitelman mukaisia. Esimerkiksi autonmoottoreiden osia, jotka on hyväksytty kyseisen ilma-alueen kanssa, voidaan asentaa ilma-alueen omistajan vastuulla.

21A.377(b) ja (c)

Jaksossa B (materiaali alalukuun G) löydöstaso 3 on poistettu hiljattain. Tässä kohdassa se mainitaan kuitenkin taas.

Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

21A.353 (b)

Alaluvun L mukainen yhdistetty suunnittelu- ja tuotanto-organisaatio ei voi tehdä suunnittelu- ja tuotanto-organisaatiosopimusta eri suunnitteluorganisaation kanssa ensisijaisen soveltamisalansa lisäksi.

Vastaus: Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

21A.383 (c)

Viittaus "kohdan 21A.307 nojalla" on poistettu alalukua G koskevasta tekstistä muutama vuosi sitten, koska se ei mahdollista EASA 1 -lomaketta "vain vaatimustenmukaisuus" / "prototyyppejä".

*Vastaus:* Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

21A.385 (n)

Viittaus tulee muuttaa muodosta "kohdan 21A.383(f) mukaisen valtuutuksen nojalla" muotoon kohdan 21A.383(e) – – nojalla".

*Vastaus:* Virasto on päättänyt poistaa alalukua L koskevan ehdotuksen. Huomautus ei siis ole enää ajankohtainen.

21A.439 Varaosien tuotanto

Tässä kohdassa tulee myös käsitellä sellaisia osia, jotka on tuotettu ilma-aluksen omistajan vastuulla. Muuten kohta on ristiriidassa kohtien 21A.307 (b) ja (c) kanssa.

*Vastaus:* Ei hyväksytä. Kohdan 21A.307 perusteella ei ole tarkoitus muuttaa huoltovaatimuksia. Tämä ei kuulu tämän sääntelytehtävän piiriin.

Alaluku L kokonaisuudessaan

Katsomme, ettei alaluvun L laatimisesta koidu todellista hyötyä.

- Kuten kohdista 21A.377(b) ja 21A.383(c) käy jo ilmi, on suuri riski, että tämä alaluku on tahattomasti erilainen kuin vastaavat vaatimukset alaluvussa J tai alaluvussa G. Jos alalukua L todella tarvitaan, siinä tulee käsitellä vain suunnitteluorganisaation ja tuotanto-organisaation yhteistä hyväksyntää, mutta vaatimukset sinänsä on pidettävä alaluvussa J ja alaluvussa G.

- Mitkä ovat ilmailuteollisuudelle koituvat hyödyt? Tavoitteena olleet kustannussäästöt lienevät pitkällä aikavälillä hyvin vähäisiä, koska valvottavat vaatimukset ovat samat ja koska lentoturvallisuusviraston (suunnitteluorganisaation osa) ja kansallisten ilmailuviranomaisten (tuotanto-organisaation osa) osuus tässä valvontamenettelyssä todennäköisesti jakautuu.

*Vastaus:* Virasto myöntää, ettei ehdotetussa alaluvussa L ole merkittäviä eroja suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksynnän alkuperäisiin vaatimuksiin nähden. Tuotanto-organisaation vastuu on jo mahdollista siirtää virastolle perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohdan nojalla. Sen vuoksi virasto katsoo, että alaluvusta L ei koidu tarpeeksi hyötyjä ja että se vaikeuttaa sääntöjä ylenmääräisesti tässä reaktiossa esitetyn mukaisesti. Virasto on päättänyt peruuttaa alalukua L koskevan ehdotuksen.

(15) Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen (CAA UK)

Sivu 2, kohdat n:o III 4) ja IV

Huomautus: Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen odottaa saavansa vastausasiakirjan osan II kommentoitavaksi ja antaa kattavampia huomautuksia kaikista osan I ja osan II ehdotuksista vasta sitten.

Jäljempänä on joitakin esimerkkejä siitä, miksi on tärkeää ymmärtää vastausasiakirja kokonaisuudessaan:

Sivulla 4 oleva maininta siitä, että "muutosehdotusta koskeva ilmoitus vastaanotettiin ristiriitaisin tuntein", tulisi sijoittaa asiayhteyteensä (huomautuksen antaminen ja lentoturvallisuusviraston vastaus).

*Vastaus: Monet huomautusten tekijät antoivat samankaltaisen huomautuksen, jonka mukaan ehdotus oli askel oikeaan suuntaan, mutta sen ei kuitenkaan uskottu johtavan odotettuun ratkaisuun, joka olisi samanlainen kuin FAA:n LSA-järjestelmä. Koska tämä edellyttäisi perusasetuksen muuttamista, virasto ehdottaa toista vaihtetta tehtävän BR.010 nojalla.*

Sivulla 5 oleva viittaus sääntelyn vähentämiseen tietyssä kevytilmailun segmentissä vaikuttaa olevan ICAO:n periaatteiden sekä kansainvälisen lentokelpoisuustodistuksen myöntämisperiaatteiden vastainen. ICAO:n lentokelpoisuustodistuksen myöntäminen edellyttää, että yksilö tai organisaatio ottaa vastuun tuotteesta tai osasta.

*Vastaus: Yhdenmukaisuus ICAO:n periaatteiden kanssa on tärkeää, mutta sen on oltava tasapainossa yleisilmailun kehittämistoiveisiin ja riittävään turvallisuustasoon nähden.*

Viittaus sivulla 5, kohta (a), alakohta 2, toinen luetelmakohta. Vaikka tässä kohdassa ilmeisesti määritetään tarkoitus yhtenäistää tulevia muutoksia perusasetukseen FAA:n ja Transport Canadian kanssa, tuntuu siltä, että yhtenäistämistä tulisi laajentaa ehdotukseen, jonka mukaan olisi laadittava lisää hyväksyntäeritelmävaatimuksia.

*Vastaus: Viraston tarkoituksena on yhtenäistää menettelyjä ja vaatimuksia mahdollisuuksien mukaan. Yhtenäisten vaatimusten kehittäminen saattaa johtaa siihen, että standardeja voisi olla vähemmän.*

Sivu 5, alakohta 2, neljäs luetelmakohta: ehdotukset siitä, että joitakin ELA-luokan ilma-aluksilta ei vaadita moottorin tai potkurin tyyppihyväksyntätodistusta; näiden ehdotusten hyväksyttävyyttä määrättyy sallitun toiminnan laajuuden ja tyyppin mukaisesti. Ehdotukset voidaan esimerkiksi hyväksyä kaksipaikkaisten itserakennettujen ilma-alusten osalta mutta ei tehokkaampien ilma-alusten osalta, joilla on mittarilento-olosuhteita (IMC) koskeva hyväksyntä (kuten Cessna 172 ja PA-28 (!80)).

*Vastaus: Tätä asiaa on arvioitava ehdotetussa tehtävässä BR.010.*

Sivu 6, kohta n:o (b) "Osaa 21 koskeva lausunto ja muutokset verrattuna muutosehdotusta koskevaan ilmoitukseen", alakohta 1

Huomautus: Alkuperäinen toimintamalli asiakirjassa NPA 2008-07 koski muuta kuin kaupallista toimintaa. Toisessa lauseessa oleva esimerkki osoittaa, että tätä periaatetta ei ole noudatettu ehdotetuissa muutoksissa, joita käsitellään tässä vastausasiakirjassa. Pyydämme selvennystä tähän kohtaan.

*Vastaus: EASA 1 -lomakkeen käyttämisen perusteita on tiukennettu, minkä vuoksi myös kaupallinen käyttö on sallittu.*

Sivu 6, kohta n:o (b) Alakohta 2, huomautus otsikon "CS-VLA" alla (toinen luetelmakohta)

Huomautus: Sääntelytehtävässä VLA.008 käsitellään erittäin kevyitä ilma-aluksia koskevan hyväksyntäeritelmän (CS-VLA) laajentamista siten, että siihen sisältyisi yöaikaiset näkölentosäännöt (VFR) ja mittarilento-olosuhteet (IMC). Katsomme, että tällä voi olla merkittävä vaikutus näiden ilma-alusten turvallisuuteen, joten asiaa on arvioitava huolellisesti. Se edellyttää myös yhtenäistämistä FAA:n ja Transport Canadian (TCCA) vastaavien määräysten kanssa.

*Vastaus: Virasto on samaa mieltä siitä, että turvallisuusvaikutusta on arvioitava osana tätä tehtävää. Vaatimusten yhtenäistäminen TCCA:n ja FAA:n kanssa sekä niiltä saadut kokemukset ovat tärkeä näkökohta.*

Sivu 7, kohta n:o (b) Alakohta 2, huomautus otsikon "CS-23" alla (kolmas luetelmakohta)

Huomautus: CS-23 Light ja FAR-23 muutoksessa 7: kyseessä on vaatimus, jonka Yhdysvaltojen hallitus julkaisi 14. syyskuuta 1969. Monet ilma-alukset on suunniteltu ja rakennettu tämän vaatimuksen mukaisesti, ja joihinkin niistä sovelletaan edelleen poikkeuksia, eli joitakin

suunnitteluun liittyviä muutoksia voidaan edelleen suunnitella näiden aiempien vaatimusten mukaisesti. Kaikki ilma-alukset, joihin on tehty huomattavia muutoksia ja kaikki uudet mainitun ajankohdan jälkeen rakennetut ilma-alukset on kuitenkin suunniteltu uudempien vaatimusten mukaisesti. Tämän ansiosta valmistaja voi ottaa huomioon sellaiset suunnitteluun liittyvät seikat, joita ei ole käsitelty aiemmassa FAR-23-versiossa riittävästi. Tällaisia seikkoja ovat esimerkiksi komposiittirakenteiden väsyminen ja vaurioiden sieto. JAR-23 ja CS-23 perustuivat määräykseen FAR 23-42, joka on päivätty 4. helmikuuta 1991. Lentokelpoisuusstandarditodistukseen (CS-23 Light) kehittämiseen tähtäävien ehdotusten tulee perustua uusimpiin CS-23-standardeihin, joiden voidaan katsoa olevan merkittävältä osiltaan yhtenäistettyjä FAR-23-määräysten kanssa.

*Vastaus: FAR-määräysten osan 23 muutoksen 7 mukaisesti suunniteltuja ja hyväksytyjä lentokoneita ei ole pidetty kyseenalaisina, ja ne muodostavat valtaosan nykyisestä kalustosta. Näin ollen katsomme, että tämä voi olla lentokelpoisuusstandardi samalla tavalla suunnitelluille lentokoneille sillä ehdolla, että jos vaatimukset ovat epätarkoituksenmukaisia (kuten komposiittirakenteen osalta), hyväksyntäperusteita muutetaan.*

Sivu 7, kohta n:o (b) Alakohta 2, huomautus otsikon "CS-22" alla (neljäs luetelmakohta)

Huomautus: Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen uskoo, että tehokkuuden kannalta kaikki pyrkimykset erittäin kevyiden ilma-alusten hyväksyntäeritelmän (CS-VLA) ja ehdotetun CS-23 Light -luokan suunnitteluvaatimusten yksinkertaistamiseksi tulee saattaa päätökseen ennen kuin luodaan uusia vaatimuksia, kuten CS-23 Light. Tämän tulee olla yhdessä FAA:n ja Transport Canadan kanssa tehtävä yhtenäistämistoimenpide.

*Vastaus: FAR-määräysten osan 23 muutokseen 7 perustuvan määräyksen CS-23 Light käyttöönottoa pidetään käytännöllisenä toimintamallina, jota voidaan myöhemmässä vaiheessa arvioida ja kenties yhdistää vastausasiakirjassa esitetyllä tavalla.*

Sivu 8, kohta n:o 3

Huomautus: Missä vaiheessa vaatimusta yksinkertaistetusta suunnitteluorganisaation hyväksynnästä aletaan soveltaa? Vaaditaanko sitä todennäköisesti ennen lentokelpoisuustodistuksen tai ilmailuluvan myöntämistä?

*Vastaus: Suunnitteluorganisaation hyväksyntää ei vaadita lainkaan. Kuvatussa skenaariossa käsitellään tapausta, jossa yritys voi aloittaa toimintansa ilman suunnitteluorganisaation hyväksyntää ja siirtyä siihen liiketoimintatilanteensa mukaan ollakseen tehokkaampi jatkuvan lentokelpoisuuden kannalta.*

Sivu 10, kohta n:o 6 "Pätevät yksiköt", (toinen luetelmakohta): "hakijan tulee voida esittää valitsemansa pätevä yksikkö virastolle hyväksyttäväksi".

Huomautus: Toteamme, että lentoturvallisuusviraston hallintoneuvoston on vielä hyväksyttävä pätevien yksiköiden käyttämistä koskevat periaatteet. Yhdistyneen kuningaskunnan siviili-ilmailuviranomainen katsoo, että olisi pohdittava sitä, voivatko hakijat valita helpoimman tien hyväksynnän saamiseksi sekä sitä, miten viraston tulee sijoittaa valtuutettuja päteviä yksiköitä maantieteellisen sijainnin perusteella kielellisten ja kulttuuristen etujen kannalta. Standardointi on jatkossakin kriittinen seikka.

*Vastaus: Pätevien yksiköiden käyttämistä koskevien periaatteiden avulla on voitava luoda sellaiset toimintaolosuhteet, että "heikoimman lenkin" käyttäminen hyväksyntää varten voidaan ehkäistä standardoinnilla.*

Sivu 11, kohta n:o (b) Alakohta 7

Huomautus: Uudistetussa ehdotuksessa EASA 1 -lomake vaaditaan vain kantavan rakenteen ohjainlaitteilta tai määräajoin vaihdettavilta osilta, ja ELA1-luokan ilma-aluksen omistajan on

toimitettava vaatimustenmukaisuusvakuutus hyväksytyyn suunnitelmaan nähden. Ilma-aluksessa, joka täyttää ICAO:n lentokelpoisuustodistuksen vaatimukset, on käytettävä osia, jotka ovat käytettävissä EASA 1 -lomakkeen perusteella. Rajoitettu valmistus sallitaan ainoastaan asianmukaisesti hyväksytyille huolto-organisaatioille. Vaatimustenmukaisuusvakuutuksen toimittavien omistajien osalta ei ole selvää, kuka kantaa vastuun. Tällä tavoin muunnellun ilma-aluksen käyttö tulee rajoittaa ilmailuluvan nojalla, eikä sitä saa käyttää kaupallisessa toiminnassa.

*Vastaus: Uudistetussa ehdotuksessa on säilytetty ELA2-luokkaa koskeva alkuperäinen ehdotus, ja ELA1-luokkaa koskevaa ehdotusta on rajoitettu. Omistaja laatii vaatimustenmukaisuusvakuutuksen ja on vastuussa omissa ilma-aluksissaan käytettävien osien hyväksynnästä.*

Sivu 14, kohta n:o (b) Alakohta 10, yhtenäistäminen FAA:n kanssa

Huomautus: Yhdistyneen kuningaskunta katsoo, että elleivät EASAn ulkopuoliset hakijat sovelia erityisjärjestelyitä, EASA ei voi toimia suunnitteluvaltiona. Tämä koskee etenkin tuotteita, jotka on hyväksytty Yhdysvalloissa ICAO:n kevyiden urheilulentokoneiden (LSA) alaluokkana ja joille harkitaan EASAn ja ICAO:n lentokelpoisuustodistuksen myöntämistä.

*Vastaus: Merkitty tiedoksi. Tätä seikkaa on pohdittava tarkemmin.*

Sivu 14, kohta n:o 2, viimeinen lause

Huomautus: Maininta siitä, että "eurooppalainen toimintamalli kevyitä urheilulentokoneita koskevan rajoitetun tyyppihyväksynnän tai tyyppihyväksynnän osalta ei estä sitä, että eurooppalaisia kevyitä urheilulentokoneita viedään Yhdysvaltoihin, jos niille ei ole myönnetty yksittäisiä lentokelpoisuustodistuksia", ei voida ymmärtää täysin. Kohtaa on selvennettävä.

*Vastaus: Tämä maininta liittyy lainauksiin vastausasiakirjan osan I kyseisessä kohdassa esitettyyn määräykseen 8130.2F. Koska ilma-alustyyppille voidaan myöntää hyväksyntä, tai jos sille on myönnetty EASAn (rajoitettu) tyyppihyväksyntätodistus, se vastaa "alkuperämaassa myönnettyä vastaavaa hyväksyntää".*

*Näin ollen ilma-alukselle voidaan myöntää erikoislentokelpoisuustodistus kevyiden urheilulentokoneiden luokassa.*

(16) EASAn komitean itävaltalaisjäsen

Yleinen huomautus/perustelu:

Koska vastausasiakirjaa ei ole julkaistu kokonaan – huomautukset ja lentoturvallisuusviraston vastaukset sisältävä osa puuttuu edelleen (sitä ei ole saatavana lentoturvallisuusviraston verkkosivuilla) – huomautusaikaa pidetään liian lyhyenä.

Ehdotus:

Tätä vastausasiakirjaa koskevaa huomautusaikaa on pidennettävä siitä syystä, että vastausasiakirjan osa, joka sisältää sidosryhmien huomautukset sekä lentoturvallisuusviraston vastaukset ja jota ei ole vielä julkaistu, tarvitaan.

*Vastaus: Ei hyväksytä. Vastausasiakirjan julkaiseminen kahdessa osassa ei ole viraston tavallinen toimintatapa, mutta siitä oli se etu, että viivettä voitiin kuroa hieman umpeen. Virasto on pyrkinyt kaikin voimin siihen, että vastausasiakirjan osassa I esitetään tarkka kuvaus keskeisistä saaduista huomautuksista ja että siihen lisätään lausuntoluaonnos, joka on laadittu kaikkien läpikäymiemme huomautusten perusteella. Sen vuoksi osaa I voi hyvin käyttää lausuntoon annettujen reaktioiden tutkimiseen, ja se lienee myös helppolukuisempi asiakirja kuin vastausasiakirjan osa II, jossa on 500 sivua.*

## Alaluku B

## 21A.14

Huomautus/perustelu/ehdotus:

Tässä kohdassa esitettyjen määritelmien tulee olla yhdenmukaisia kaikissa muissa täytäntöönpanosääntöjen asianmukaisissa kohdissa sovellettavien määritelmien kanssa.

Osan M ELA1-määritelmän on oltavan osan 21 määritelmän mukainen.

*Vastaus: Osan M muuttamista koskeva ehdotus esitellään tässä lausunnossa.*

## (c) 7. Mäntämoottori

Huomautus: Onko ELA-hyväksyntämenettely siis mahdollinen kaikenlaisille mäntämoottoreille, vaikka niitä ei käytetä kohdan 21A.14(c) mukaisissa tuotteissa ja vaikka moottorit olisivat hyvin monimutkaisia ja vaikka niissä olisi elektroninen moottorinohjausjärjestelmä (FADEC) ja turboahdit?

*Vastaus: Hyväksytään. Kohta 21A.14(c) on korjattu siten, että sen perusteella sallitaan vain kohdassa 21A.14(c) määritettyyn ilma-alukseen asennetut moottorit ja potkurit.*

## 21A.47

Olisi selvennettävä, onko tyyppihyväksyntä mahdollista siirtää ilma-alukseen, jonka osalta virasto on hyväksynyt hyväksyntäohjelman, jos kohdassa 21A.14 määritetyt kelpoisuutta koskevat vaatimukset eivät täyty ja jos uudella tyyppihyväksynnän haltijalla ei ole hyväksyntämenettelyä suunnittelu- tai tuotanto-organisaation hyväksyntää varten. (Katso myös kohta 21A.116)

*Vastaus: Jos virasto hyväksyy jonkin hyväksyntäohjelman, kelpoisuutta koskevat vaatimukset täyttyvät. Tämä sisältyy kohdan 21A.14 muutokseen.*

*Siirto on kuitenkin mahdollista vain, jos luonnollinen henkilö tai oikeushenkilö täyttää velvoitteet, jotka on määritetty ehdotetussa muutoksessa kohtaan 21A.47 (katso vastausasiakirja 2008-06).*

## Alaluku D

## 21A.98(a)

Huomautus/perustelu:

Tämä alakohta on epäselvä. Soveltamisala – siten kuin se on esitetty – on harhaanjohtava ja se voi johtaa erilaisiin tulkintoihin. Tämän kohdan lukeminen yhdessä kohdan 21A.14 kanssa saattaa hämmentää hakijoita.

Ehdotus:

Soveltamisalakohdassa ehdotetaan käytettäväksi luetelmakohtia.

*Vastaus: Hyväksytään osittain. Kohta muotoillaan uudestaan luettavuuden parantamiseksi.*

## Alaluku D

## 21A.98(b) ja (c)

Huomautus

Haluamme huomauttaa yleisesti, että hyväksyntäeritelmien käyttö yleisiin hyväksyntöihin tässä alakohdassa esitetyn mukaisesti ei ole perusasetuksen (EY) N:o 216/2010 mukaista, ja se ylittää lentoturvallisuusviraston toimivaltuudet vastuun osalta.

Vastaus: Ehdotettu vakiokorjauksia koskeva hyväksyntäeritelmä koskee tiettyjä korjauksia tai muutoksia, ei yleisiä hyväksyntöjä. Lentoturvallisuusviraston vastuulla on kehittää hyväksyntäeritelmiä ja hyväksyttäviä keinoja vaatimusten täyttämiseksi (AMC-aineisto) käytettäväksi hyväksyntämenettelyssä (perusasetuksen 19 artikla). Sen vuoksi kehitteillä on uusi hyväksyntäeritelmä vakiomuutosten hyväksyntää varten.

Alaluku L

Huomautus/perustelu:

En kannata tätä alalukua, koska siitä aiheutuu lisää byrokraattista kuormitusta sille ilma-alusyhteisölle, jota nämä vaatimukset koskevat.

Alaluvun L tulee sisältää ainoastaan hyväksynnän laajuus, kelpoisuus, hakeminen sekä hyväksynnän myöntäminen ja siirtäminen.

Alaluvussa ei tule määrittää yksityiskohtaisia vaatimuksia suunnitteluorganisaation ja tuotantoorganisaation hyväksyntää varten. Luvussa on vain viitattava alalukuihin F, G tai J.

Hyväksyntämenettelyn ei tule olla erilainen tämän alaluvun ja alaluvun F mukaisten vähemmän monimutkaisten organisaatiohyväksyntöjen osalta, ja suunnitteluorganisaation hyväksynnässä vaihtoehtoisten menettelyjen tulee olla mahdollisia. Ainoastaan vaatimukset, jotka ovat vähemmän rajoittavia kuin alaluvuissa F, G tai J mainitut, tulee mainita.

Vastaus: Virasto myöntää, ettei ehdotetussa alaluvussa L ole merkittäviä eroja suunnittelu- ja tuotanto-organisaatioiden hyväksynnän alkuperäisiin vaatimuksiin nähden. Tuotantoorganisaation vastuu on jo mahdollista siirtää virastolle perusasetuksen 20 artiklan 2 kohdan b alakohdan ii luetelmakohdan nojalla. Sen vuoksi virasto katsoo, että alaluvusta L ei koidu tarpeeksi hyötyjä ja että se vaikeuttaa sääntöjä tässä reaktiossa esitetyn mukaisesti. Virasto on päättänyt peruuttaa alalukua L koskevan ehdotuksen.

21A.436 Vakiokorjaukset

Soveltamisala: Katso huomautus kohtaan 21a.98.

Vastaus: Hyväksytään osittain. Kohta muotoillaan uudestaan luettavuuden parantamiseksi.

CS-23 Light:

Huomautus: On selvennettävä, ovatko ehdotettu soveltamisala ja tekninen sisältö yhdenmukaisia ICAO:n liitteen 8 mukaisesti.

Vastaus: Hyväksyntäeritelmä CS-23 Light on yhdenmukainen ICAO:n liitteen 8 kanssa.