



Az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség

01/2011. sz. Véleménye

2011. március 18.

a Bizottság 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.) számú, a légi járművek és a hozzájuk kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról szóló rendeletének bizottsági rendelettel történő módosításához,

VALAMINT

a Bizottság 2042/2003/EK számú, a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról szóló rendeletének bizottsági rendelettel történő módosításához

„ELA-folyamat” és „szabványos változtatások és javítások”

Vezetői összefoglaló

Jelen Vélemény elsősorban a kisgépes repüléssel kapcsolatos kérdésekre vonatkozik, és az alábbi témaköröket érinti:

Egy egyszerűbb és arányosabb légialkalmasság-tanúsítási folyamat lesz bevezetve az európai könnyű légi járművek (European Light Aircraft, ELA) kategóriában. Egy ELA1 kategóriájú (azaz az 1200 kg alatti repülőgépek) légi jármű típusalkalmasság-tanúsítási eljárásának elindításakor a kérvényező úgy is igazolhatja tervezői alkalmasságát, hogy bemutatja a tanúsítási programot. Így a kisvállalkozásoknak többé nem szükséges a légi alkalmassági bizonyítvány megszerzési folyamatával egyidejűleg a tervező szervezet tanúsítása (Design Organization Approval, DOA) megszerzésének fáradságos és időigényes adminisztrációs folyamatán is átesnie. Ez a változtatás az ELA1 kategóriájú légi járművekre első típusalkalmassági bizonyítványt kérvényezőkre részére jelent könnyebbséget.

Megjelenik a „szabványos változtatások és szabványos javítások” fogalma. Az új elgondolás szerint a szabványosnak tekintett változtatások és javítások esetében nem kell lefolytatni a tervezési jóváhagyási folyamatot. Emiatt az új légi alkalmassági előírás (Certification Specification, CS) tartalmazza majd a szabványos változtatások és javítások listáját. Az új elgondolás csökkenti az adminisztrációs terheket, miközben továbbra is magas szinten tartja a biztonságot. Ez a szabály valamennyi kisrepülőgép-tulajdonos és -üzembentartó részére kedvező lehet.

A jelenlegi szabályozás szerint az 1-es számú EASA-nyomtatvány megléte bármely cserealkatrész légi járműbe való beszerelésének előfeltétele. Az európai könnyű légi járművek néhány alkatrésze és berendezése azonban olyan iparágakban készül, amelyekre nem vonatkoznak a repüléssel kapcsolatos előírások. Azok a gyártók, amelyek nem esnek a szabályozás hatálya alá, nem adhatják ki ezeket az alkatrészeket az 1-es számú EASA-nyomtatvánnyal. Új légi járművek esetében ez nem jelent gondot, mert az alkatrészek jóváhagyása a légi járműgyártó jóváhagyott gyártó szervezete által használt jóváhagyási rendszer hatálya alá esik, a cserealkatrészeket viszont általában közvetlenül az alkatrészgyártótól szerzik be. Mindazonáltal annak érdekében, hogy teljesüljenek az 1-es számú EASA-nyomtatványban meghatározott követelmények, ezeket az alkatrészeket csak jóváhagyott gyártók hozhatják forgalomba, ami miatt az általuk hozzáadott érték nem mindig egyértelmű. Jelen Vélemény megteremti annak lehetőségét, hogy az európai könnyű légi járművek tulajdonosai a repülésbiztonságra nem kritikus hatással bíró egyes alkatrészek beszerelését az 1-es számú EASA-nyomtatvány kitöltése nélkül is jóváhagyathassák. Jelen változtatás célja a szabályozó által előírt terheknek a vonatkozó repülésbiztonsági kockázatokkal arányos szintre csökkentése.

Általános rész

1. Jelen Vélemény célja javaslattétel arra, hogy a Bizottság módosítsa a 1702/2003/EK¹ sz. bizottsági rendelet függelékét (a továbbiakban: „21. rész”), és ezzel egyszerűbb és arányosabb tanúsítási eljárást vezessen be az európai könnyű légi járművek (European Light Aircraft, ELA) esetében. A 21. résszel való következetesség fenntartása érdekében javasoljuk továbbá, hogy a Bizottság módosítsa a 2042/2003/EK² sz. rendeletét, valamint az M rész és a 145. rész című függelékét.
2. A Vélemény az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (a továbbiakban: „Ügynökség”) Igazgatótanácsa által meghatározott eljárás³ alapján, a 216/2008/EK sz. rendelet⁴ 19. cikkely rendelkezéseivel (a továbbiakban: „Alaprendelet”) összhangban lett elfogadva.

II. Konzultáció

3. Az elmúlt három évben Európában csökkent az aktivitás a „klasszikus” sportrepülés terén és a szuperkönnyű repülési mozgalom fejlődésében. Az iparág és az üzemeltetők által adott visszajelzések azt mutatták, hogy a szabadidős célú légi járművekre alkalmazott szabályozói keretek a tevékenységek természetéhez viszonyítva túlságosan nehezzé váltak, és súlyos szabályozói terheket rónak az ilyen típusok tervezőire és gyártóira.
4. Ezen aggályokra válaszul az Ügynökség létrehozta az MDM.032 szabályalkotói feladatot. Mivel a feladatnak kiterjedt hatálya volt, az Ügynökség 2006-ban a javasolt módosításról szóló előzetes értesítőt (Notice of Proposed Amendment, NPA) adott ki, melynek célja a kisgépes repülés területére vonatkozó jobb szabályozási elgondolás megvitatása volt. Az ezen előzetes NPA-ra adott válaszokat az MDM.032 munkacsoport a kisgépes repülés területére vonatkozó jobb szabályozási elgondolás kidolgozásához használta fel. Ez az elgondolás az első és a folyamatos légi alkalmasságot, az üzemeltetést és az engedélyezési eljárást vette célba a kisgépes repülésben.
5. Az Ügynökség emellett figyelembe vette az Amerikai Szövetségi Légügyi Hatóság (Federal Aviation Administration, FAA) által bevezetett, a könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó szabály (Light Sport Aircraft, LSA) bevezetőjét, amely rávilágított az Ügynökség és az FAA szabályozása közötti egységesítés egyfajta csökkenésére a szabadidős repülés területén. Az Amerikai Egyesült Államokban repülő könnyű sportrepülőgép-típusok legtöbbje európai származású, ezek azonban az Európai Unióban nem üzemelhetnek legálisan, kivéve, ha felszállótömegük 450 kg-nál kisebb (és ezért az Alaprendelet II. függeléke alá esnek), illetve a CS-VLA (Certification Specification for Very Light Aeroplane, nagyon könnyű repülőgépekre vonatkozó légi alkalmassági előírás) vagy valamely magasabb kód szerinti tanúsítást kaptak.

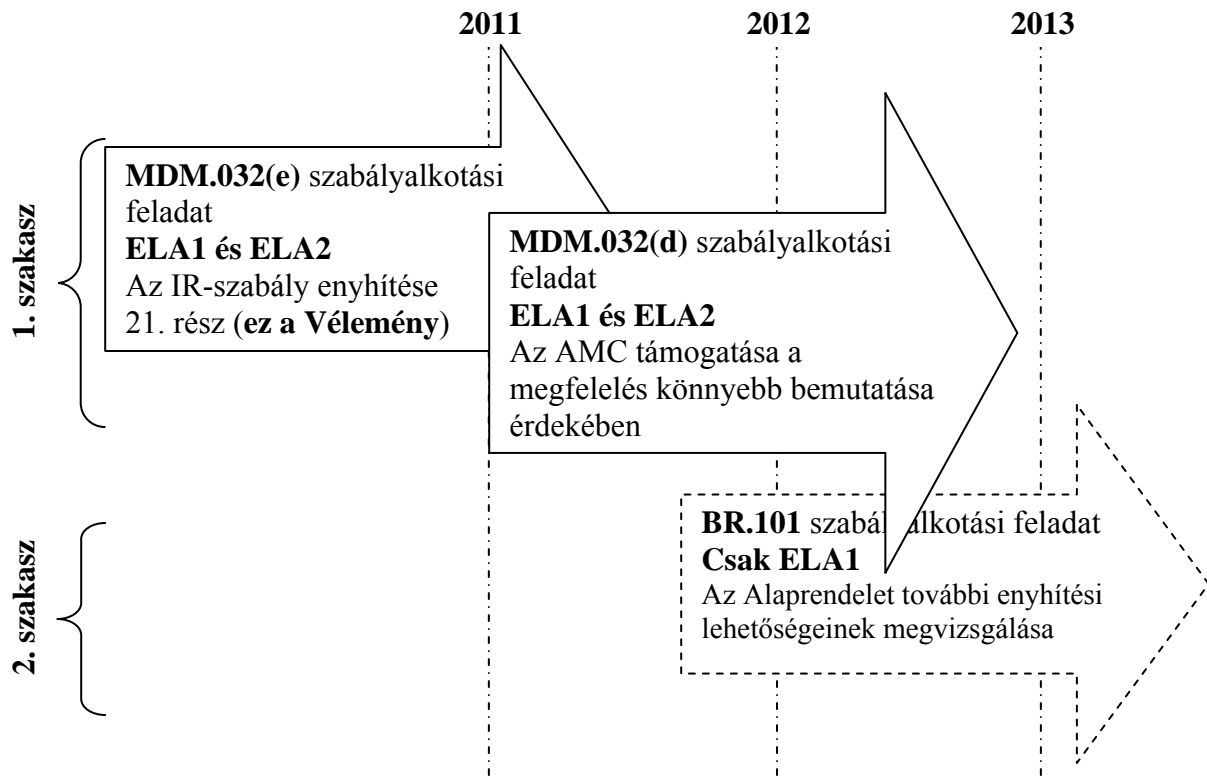
¹ Az Európai Bizottság 1702/2003/EK (2003. szeptember 24.) számú rendelete a légi járművek és kapcsolódó termékek, alkatrészek és berendezések légi alkalmassági és környezetvédelmi tanúsítása, valamint a tervező és gyártó szervezetek tanúsítása végrehajtási szabályainak megállapításáról (HK: L 243, 2003. 09. 27., 6. o.) A rendeletet utoljára az 1194/2009/EK (2009. november 30.) sz. rendelet módosította (HK: L 321, 2009. 12. 06., 5. o.)

² 2042/2003/EK (2003. november 20.) bizottsági rendelet a légi járművek és repüléstechnikai termékek, alkatrészek és berendezések folyamatos légi alkalmasságának biztosításáról és az ezzel összefüggő feladatokban részt vevő szervezetek és személyek jóváhagyásáról. (HK: L 315, 2003. 11. 28., 1. o.). A rendeletet utoljára a 962/2010/EK (2010. október 26.) bizottsági rendelet módosította (HK: L 281, 2010. 10. 27., 78. o.).

³ Az Igazgatótanács döntése az Ügynökség által a vélemények, légi alkalmassági előírások és útmutatók kiadása során alkalmazandó eljárásról. EASA MB 08-2007 (2007. 06. 11.) („Szabályalkotási eljárás”).

⁴ Az Európai Parlament és az Európai Tanács 216/2008/EK (2008. február 20.) sz. rendelete a polgári repülés területén közös szabályokról és az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség létrehozásáról, valamint a 91/670/EK sz. tanácsi rendelet, az 1592/2002/EK sz. rendelet és a 2004/36/EK sz. előírás hatályon kívül helyezéséről (HK: L 79, 2008. 03. 19., 1. o.). A rendeletet utoljára az Európai Parlament és az Európai Tanács 1108/2009/EK (2009. október 21.) sz. rendelete módosította (HK: L 309, 2009. 11. 24., 51. o.).

6. A kisépés repülés jobb szabályozási elgondolásának részeként az MDM.032 munkacsoport számos lehetőséget megvizsgált az első légialkalmassági bizonyítványra. Az NPA 2008-07 2008. április 18-ai kiadásával a munkacsoport az alábbiakat javasolta az első légialkalmassági bizonyítvánnyal kapcsolatban:
- A Bizottság 1702/2003/EK sz. rendeletének II. függeléké (a továbbiakban: „21. rész”) alá eső légi járművek (különösen a szuperkönnyű légi járművek) esetében a hatály változatlanul hagyása, és ezen légi járművek kivonása jelen rendelet hatálya alól.
 - Egy új eljáráson alapuló, az európai könnyű légi járművekre (European Light Aircraft, ELA) vonatkozó könnyebb szabályozói rendszer létrehozása, valamint a szabványos változtatások és javítások fogalmának bevezetése.
 - Az európai könnyű légi járművekre vonatkozó könnyebb szabályozói rendszer két folyamatra bontása:
 - o ELA1 – repülőgépek, vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek részére, amelyek nem minősülnek összetett motoros repülőgépnek, és amelyek megengedett legnagyobb felszállótömege nem haladja meg az **1200 kg**-ot.
 - o ELA2 – repülőgépek, vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek részére, amelyek nem minősülnek összetett motoros repülőgépnek, és amelyek megengedett legnagyobb felszállótömege nem haladja meg a **2000 kg**-ot.
7. Az európai könnyű légi járművekre vonatkozó, 2008-07 sz. NPA-ban (javasolt módosításról szóló értesítőben) javasolt új eljárás a légi járművek, valamint a hozzájuk kapcsolódó alkatrészek és berendezések lényegesen egyszerűbb új szabályozási eljárása volt. A cél a típusalkalmassági bizonyítványok kiadásának folytatása volt a típusokra, valamint légi alkalmassági bizonyítványok kiadása az egyes légi járművekre. Ebből következik, hogy az új eljárás követné a 21. rész jelenlegi irányelveit.
8. A 2008. július 18-ai záró határidőre az Ügynökség 79 nemzeti légügyi hatóságtól, szakmai szervezettől és magánvállalattól összesen 843 hozzászólást kapott.
9. Számos hozzászólás annak a véleménynek adott hangot, hogy az NPA (javasolt módosításról szóló értesítő) nem érte el a célját, azaz egy olyan tanúsítási eljárás kidolgozását, amely hasonlít az Amerikai Egyesült Államokban jelenleg használthoz (a könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó LSA-szabály), amelynél nem szükséges a szervezetek jóváhagyása vagy az Amerikai Szövetségi Légügyi Hatóság (Federal Aviation Administration, FAA) lényeges szerepvállalása. Ezen hozzászólások azonban főleg az ELA1-folyamatban érdekelt felektől származtak.
10. Emiatt az Ügynökség az 2008-07 sz. NPA-hoz adott hozzászólásokra adott válaszában (Comment Response Document, CRD) egy fontos stratégiai módosítást ajánlott. Egy párhuzamos 2. szabályalkotási szakaszt javasoltak, melynek során a BR.010 szabályalkotó feladat keretében megvizsgálják ezen ELA1 kategóriájú légi járművekre vonatkozóan a szabályozói rendszer olyan további lazításának lehetőségét, amely közelebb állna az FAA LSA-szabályaihoz. Ugyanakkor a 2008-07 sz. NPA-ban szereplő, az ELA1-et és ELA2-t érintő javaslatokat egyszerre dolgozzák fel, hogy a 21. rész jelenlegi tanúsítási folyamatának egyszerűsítése a lehető leghamarabb megtörténjen.



11. Az Ügynökség elhatározta, hogy kettéválasztja a 2008-07 sz. NPA-ra adott válaszok (CRD) közzétételét, hogy világosabb tájékoztatást nyújtson erről a kétszakaszos megközelítésről, valamint hogy átfogóbb összefoglalót adjon a 21. részen a jelenlegi tanúsítási folyamat egyszerűsítése érdekében végrehajtandó módosításokra vonatkozóan lefolytatott egyeztetésekről, következtetésekről, valamint a létrejövő szövegről. Véleményünk szerint a megosztott közzététel elleni reakciók ellenére – amelyek szintén megtalálhatók jelen Vélemény mellékletében – a megoldás javította a stratégiáról folytatott konzultációt, ugyanakkor ennek eredményeképpen a 21. rész javasolt módosításait tartalmazó jelen Vélemény gyorsabban készülhetett el.
12. A 2008-07 sz. NPA-ra adott válaszok (CRD) különálló II. része 2010. november 25-én lett kiadva 843 hozzászólással, a rájuk adott válaszokkal, valamint az ELA1 hatálya alá eső, 600 kg-nál nem nehezebb légitársaságok új légialkalmassági előírásainak (CS-LSA) javasolt végleges szövegével. Az új CS-LSA a tervek szerint 2011 elején lesz kiadva, és az FAA LSA-szabályaiban is alkalmazott iparági szabványokat használja.
13. Az Ügynökség által javasolt 2. szakaszra (BR.010 feladat) történő felkészülés jegyében tanulmány készült a néhány tagállamban a szuperkönnyű repülőgépekre hatályos nemzeti szabályozási rendszerekről és a repülésbiztonságra vonatkozó adatokról. Ennek célja annak kiderítése volt, hogy milyen tapasztalatok gyűjthetők az ELA1 kategóriájú repülőgépekhez közeli légitársaság-kategóriákra alkalmazott szabályozási rendszerekből. A tanulmány eredményeit felhasználjuk annak felderítésében, hogy milyen lehetőségek rejlenek a BR.010 feladatban.

14. Az Ügynökség által a 21. rész jelen Véleményben bemutatott módosításának lefolytatásához választott módszer elleni és melletti érvek az alábbiak:
- A jelenlegi tanúsítási folyamat egyszerűsítése valamennyi ELA1 és ELA2 kategóriájú légi jármű esetében, a típusalkalmassági bizonyítvány vagy szigorított típusalkalmassági bizonyítvány megtartása mellett.
 - A változtatások a jelen szabályalkotási folyamatot követően a lehető leghamarabb elérhetőek lesznek.
 - Bevezetjük a „szabványos változtatások” és „szabványos javítások” fogalmát:
 - a. ELA1 és ELA2 kategóriájú légi járművekre;
 - b. Az 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű (Maximum Take-off Mass, MTOM) repülőgépekre, valamint
 - c. A 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű forgószárnyas légi járművekre.
 - A javaslat nem tekintendő az ELA1 kategóriára adott legjobb megoldásnak, és további idő szükséges egy új javaslat kidolgozásához.
 - A Bizottság által elfogadott „Díjak és illetmények” című rendelet továbbra is érvényben marad annak ellenére, hogy ez az érdekelt felek szerint nagymértékben hátráltatja az új légi járművek tanúsítását és a már forgalomban lévő légi járművek változtatásainak és javításainak tanúsítását. Egy javaslat szerint a repülőgépek árába épített kis összegben alapuló finanszírozást kellene alkalmazni, amilyen az Amerikai Egyesült Államokban érvényben van. Egy ilyen rendszer elősegítené az EASA rendszerének finanszírozását anélkül, hogy jelentősen növekednének a repülőjegyárak.
15. A 2008-07 sz. CRD I. részére adott reakciók jelen Vélemény mellékletében olvashatók. Gyakorlati okokból egyes reakcióknak csak a fordítása vagy átfogó összefoglalója olvasható. A kisgépes repülés ELA1 szektorának összesen hét szervezete, hat európai hatóság, az FAA és két magánszemély adott visszajelzést.
16. Különösen az ELA1 kategóriában aktív érdekelt felek adtak hangot a jelen javaslattal kapcsolatos csalódottságuknak. Nézetük szerint a javaslat nem adja meg a közösségük részére szükséges enyhítést, ráadásul túlságosan sokáig tartott a változtatás kidolgozása. Az Ügynökség már kifejtette a CRD-ben: nyilvánvaló, hogy a 21. rész javasolt változtatásai nem tekintendők a végleges megoldásnak. Ezért további egyeztetés szükséges, melynek során áttekinthetők azok a pontok, ahol az Alaprendelet esetleg módosításra szorul. Ez azonban a jelen Véleményben megfogalmazott javaslattól külön lesz kezelve.
17. A CRD I. részére adott reakciók azt mutatják, hogy a 21. rész új L alfejezetében javasolt összevont tervezői és gyártói tanúsítás a vélemények szerint nem nyújtja azon előnyöket, amelyekre az iparág számít. A tervezett L alfejezetet túlságosan bonyolultnak tartják. Hosszú távon ellentmondásokat eredményezhet a 21. rész már meglévő, a tervező és gyártó szervezetek tanúsítására vonatkozó alfejezeteivel, és a vélemények szerint emellett több bürokráciával is járna. Az Ügynökség áttekintette ezen reakciókat, és azt a következtetést vonta le, hogy az új L alfejezet – amely csak az ELA1 és ELA2 kritériumainak megfelelő légi járművekre vonatkozik – túlbonyolítja a 21. részt, miközben a szervezetek számára nem vagy alig nyújt hasznot. Emellett látható volt, hogy az összevont tervezői és gyártói tanúsítás az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyének az adott tagállam általi alkalmazásától függ. Összevont tanúsítás csak akkor adható ki, ha egy tagállam kérvényezi, hogy az Ügynökség vállaljon felelősséget a megnevezett gyártó szervezet tanúsításáért az adott

tagállamban. Valójában az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyének értelmében az összevont tervezői és gyártói tanúsítás a jelenlegi végrehajtási szabályok mellett is lehetséges. Ha egy tagállam úgy dönt, hogy ezt a rendelkezést használja, az Ügynökség összevonja a DOA (Design Organization Approval – a tervező szervezet tanúsítása) és a POA (Production Organization Approval – a gyártó szervezet tanúsítása) felügyeletét, és végül egy összevont tanúsítást ad ki. Emiatt a javasolt L alfejezetet visszavontuk.

III. Az Ügynökség véleményének tartalma

18. Jelen Vélemény a lehető legnagyobb mértékben figyelembe veszi a konzultációban részt vevő és a 2008-07 sz. NPA-ra adott válaszok (CRD) I. részéhez hozzászólást benyújtó érdekelt felek és hatóságok javaslatait. A 1702/2003/EK sz. rendelethez, valamint a 2008-07 sz. CRD I. részének I. függelékéhez (21. rész) javasolt változtatások módosításait alább mutatjuk be, paragrafusonként, ahol van ilyen módosítás. A szerkesztői javítások nem lettek külön feltüntetve.

19. 1702/2003

Az 1. cikkelybe bekerült az ELA1 és az ELA2 meghatározása annak érdekében, hogy egyértelműbbekké váljanak a 21. rész követelményei.

20. 21. rész

21A.14 Az alkalmasság bizonyítása

A 2008-07 sz. CRD I. részében a 21. rész új szövege a motorok és légcsavarok vonatkozásában helytelenül módosította a 21.A14(c) bekezdést a 21.A14(b) bekezdéshez hasonlóra. Ez a bekezdés csak az olyan légitjárművekbe szerelt motorok és légcsavarok tanúsítási programját engedélyezheti, amely légitjárművekre a bekezdés vonatkozik. A 21.A14(b) és 21.A14(c) bekezdés ki lett javítva, és egyszerűsödött az ELA1 és az ELA2 kategória 1. cikkelyben található meghatározásának felhasználásával.

21A.35 Berepülések

Az ELA1 és az ELA2 kategóriájú légitjárművek a 2008-07 sz. CRD I. rész új szövegének megfelelően bekerültek a (b) bekezdésbe.

21A.90A Hatály

Ezen bekezdés át lett számozva, és belekerültek a szabványos változtatások.

21A.90B Szabványos változtatások

Annak érdekében, hogy világosan elkülönüljön a változtatások jóváhagyásának folyamata, valamint a szabványos változtatások fogalma, amelyek nem kívánnak ilyen jóváhagyási folyamatot, jelen követelmény át lett írva és számozva (lásd 2008-07 sz. CRD I. rész, 21A.98). Emellett a szöveg egyszerűsödött az ELA1 és az ELA2 kategória 1. cikkelyhez adott meghatározásának felhasználásával.

21A.112B Az alkalmasság bizonyítása

Bekerült egy hivatkozás az új 21.A14(c) bekezdésre a 2008-07 sz. CRD I. rész végleges szövegének megfelelően.

21A.116 Átruházhatóság

A követelmény az ELA1 kategóriájú légitjárművek esetében a 2008-07 sz. CRD I. rész szövegének megfelelően módosult.

21A.307 Alkatrészek és berendezések kibocsátása beszerelésre

A 2008-07 sz. CRD I. részébe hibásan bekerült egy (c) bekezdés, amelynek tartalmát a (b) bekezdés már tartalmazta, ezért a (c) bekezdést töröltük.

A követelmény át lett írva, kihasználva az ELA1 és ELA2 kategória 1. cikkelyben megadott meghatározásában rejlő előnyöket, valamint bekerült egy speciális azonosítási követelmény a tulajdonos felelősségi körében legyártott alkatrészekre vonatkozóan.

L ALFEJEZET – A 21.A14(b) és (c) bekezdésben meghatározott légitársaságok tervezéséért és gyártásáért felelős szervezetek összevont tanúsítása

Ez a javasolt új alfejezet vissza lett vonva.

21A.431A Hatály

Jelen bekezdés a 2008-07 sz. CRD-ben változatlanul maradt, de újra lett számozva, és az alfejezet hatálya alá bekerültek a szabványos javítások.

21A.431B Szabványos javítások

Annak érdekében, hogy világosan elkülönüljön a javítások jóváhagyásának folyamata, valamint a szabványos javítások fogalma, amelyek nem kívánnak ilyen jóváhagyási folyamatot, jelen követelmény át lett írva és számozva (lásd 2008-07 sz. CRD I. rész, 21A.436). Emellett a szöveg egyszerűsödött az ELA1 és az ELA2 kategória 1. cikkelyhez adott meghatározásának felhasználásával.

21A.432B Az alkalmasság bizonyítása

A követelmény módosult, és belekerült az a lehetőség, hogy az ELA1 kategóriájú légitársaságok esetében az alkalmasság bizonyításához használni lehessen egy tanúsítási programot. Ez megfelel a CRD 2008-07 I. részének szövegének.

21A.439 Javításhoz felhasznált alkatrészek gyártása

Ez a követelmény először megváltozott, hogy tartalmazza az új L alfejezetet. Később ez a módosítás vissza lett vonva, ezért jelen bekezdésben nincsenek változtatások.

21A.441 Javítás végrehajtása

Ez a követelmény először megváltozott, hogy tartalmazza az új L alfejezetet. Később ez a módosítás vissza lett vonva. Az M rész és a 145. rész nem szándékos szigorításainak megszüntetése érdekében a „jóváhagyott karbantartó szervezetek” kifejezést felváltotta egy az M részre és a 145. részre utaló hivatkozás.

P ALFEJEZET ÉS Q ALFEJEZET

Az ezen alfejezetek bekezdéseire javasolt változtatások az L alfejezet visszavonásával vissza lettek vonva.

B SZAKASZ

Az ezen alfejezetek bekezdéseire javasolt változtatások az L alfejezet visszavonásával vissza lettek vonva.

21. Az 1056/2008/EK sz. rendelettel összevont M.A.501(a) módosításain túl az 1702/2003 sz. rendelettel történő összhang érdekében javasolt a Bizottság **2042/2003/EK** sz. rendeletének módosítása. A módosítások az ELA1 kategória új meghatározásának, az alkatrészek 21.A307(b) bekezdés szerinti új kategóriájának, valamint a szabványos változtatások és javítások bevezetésének figyelembe vételével készültek.

A 2(k) cikkely módosult, hogy az ELA1 kategória meghatározása összhangba kerüljön a jelen Véleményben az 1702/2003 sz. rendelethez javasolt új meghatározással. Ezek a változtatások lehetővé teszik a 21. részben ajánlott lehetőségek teljes körű kihasználását.

22. M rész**M.A.302 Légijármű-karbantartási program**

A (d) bekezdés módosítva lett annak biztosítása érdekében, hogy a karbantartói programban figyelembe vegyék a szabványos változtatásokat és javításokat ismertető légialkalmassági előírásban található, a folyamatos légialkalmasságra vonatkozó utasításokat.

M.A.304 Módosításokhoz és javításokhoz szükséges adatok

A bekezdés módosítva lett, hogy tartalmazza az Ügynökség által a szabványos változtatásokra és javításokra vonatkozóan kiadandó légialkalmassági előírást.

M.A. 502 Alkatrészek karbantartása

A bekezdés módosítva lett, hogy meghatározza azokat a követelményeket, amelyek alapján a 21.A307(b) bekezdésben meghatározott alkatrészeket karban kell tartani, valamint hogy tisztázza, hogy ezekre az alkatrészekre karbantartást követően nem adható ki az 1-es számú EASA-nyomtatvány.

M.A. 613 Alkatrész üzemképességet tanúsító nyilatkozata

A bekezdés módosult, hogy tisztázza, hogy a 21.A307(b) bekezdésben meghatározott alkatrészekre karbantartást követően nem adható ki az 1-es számú EASA-nyomtatvány.

M.A.614 Karbantartási feljegyzések

A (b) bekezdés módosult, hogy összeegyeztethető legyen a 21. részben ismertetett jóváhagyási folyamaton kívül eső szabványos változtatásokhoz és szabványos javításokhoz szükséges adatokkal.

M.A.710 Légialkalmassági felülvizsgálat

Az (a)(6) bekezdés szövege módosult, hogy biztosítható legyen a szabványos változtatások és szabványos javítások fogalmával történő összeegyeztethetőség.

M.A.802 Alkatrész üzemképességet tanúsító nyilatkozata

A bekezdés módosult, hogy tisztázza, hogy a 21.A307(b) bekezdésben meghatározott alkatrészekre karbantartást követően nem adható ki az 1-es számú EASA-nyomtatvány.

M.A.902 A légialkalmassági felülvizsgálati tanúsítás érvényessége

A (b)(5) bekezdés szövege módosult, hogy biztosítható legyen a szabványos változtatások és szabványos javítások fogalmával történő összeegyeztethetőség.

23. 145. rész

145.A.42 Alkatrészek átvétele

Az (a) bekezdés módosult, hogy tartalmazza a 21.A307(c) bekezdésben meghatározott alkatrészeket, valamint azokat a feltételeket, amelyek alapján ezek az alkatrészek beépíthetők.

145.A.50 Karbantartási bizonyítvány

A bekezdés módosult, hogy tisztázza, hogy a 21.A307(b) bekezdésben meghatározott alkatrészekre karbantartást követően nem adható ki az 1-es számú EASA-nyomtatvány.

145.A.55 Karbantartási feljegyzések

A (b) bekezdés módosult, hogy összeegyeztethető legyen a szabványos változtatásokhoz és szabványos javításokhoz használt adatokkal.

145.A.65 Repülésbiztonsági és minőségbiztosítási irányelvek, karbantartási eljárások és minőségbiztosítási rendszer

Az (b) bekezdés szövegezése módosult, hogy biztosítható legyen a szabványos változtatások és szabványos javítások fogalmával történő összeegyeztethetőség.

Köln, 2011. március 18.

P. GOUDOU
Vezérigazgató

FÜGGELÉK: A 2008-07 sz. CRD-re adott reakciók

(1) Egy magánszemély az alábbi hozzászólásokat tette:

- Sajnálatos, hogy a kezdeti „elgondolás egy jobb szabályozásért” csak a 21. rész jelenlegi szabályainak kiegészítését eredményezte. A javaslatok értékesek, de nem mentik meg a kisépés repülést. Kijelenthető, hogy egy kevésbé bürokratikus nemzeti rendszer, mint például a „deutsche Luftrecht” (német légügyi jogszabályok), vagy az Annex II 2000 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegre történő kiterjesztése jobb szabályozás lett volna a kisépés repülésben.

Válasz: Az Ügynökség kinyilvánította a CRD-ben: világos, hogy a 21. részen belül javasolt változtatások nem nyújtanak végleges megoldást. Ezért követő eljárás indul, hogy felmérje azokat a lehetőségeket, ahol az Alaprendelet módosítására van szükség. Ezek a módosítások felvehetik a reakcióban mutatott irányt. Az Alaprendelet szintjén bekövetkező módosítás valószínűleg némi időbe telik.

- A jelenlegi elgondolás, miszerint külön szabályok vonatkoznak a tervezésre, a gyártásra, az engedélyekre, a karbantartásra és az üzemeltetésre, nem tűnik megfelelőnek a kisépés repüléshez. Ezzel a kisépés repülésben érdekelt emberek és szervezetek számára érthetatlenné és terjedelmessé válnak a szabályok. Miért nem lehet szabályozást készíteni külön a kisépés repülés számára, amikor egyes tömegosztályokra vonatkozóan lehet új műszaki szabványokat bevezetni?

Válasz: A jelenlegi Alaprendeleten belül javasolt módosítások következménye, hogy az alapelvek nem változhatnak. Ezért maradnak a tervezésre és gyártásra vonatkozó külön szabályok.

- **Díjak és illetmények:** még mindig vonatkoznak a kisépés repülésben működő szervezetekre, és túl magasak. Javasolt a repülőjegyek árába épített kis összegben alapuló finanszírozási rendszer bevezetése – amilyen jelenleg érvényben van az Amerikai Egyesült Államokban. Egy ilyen rendszer biztosítaná az EASA finanszírozását anélkül, hogy a repülőjegyek jelentősen emelkednének.

Válasz: Az Ügynökség megfontolásra továbbítja a javaslatot a Bizottságnak.

- **A tervezési képesség bizonyítása.** A „tanúsítási program” bevezetése javulásnak mondható, amennyiben minimális szinten marad. Az AP-DOA (alternatív eljárások tervező szervezet tanúsításához) is kezdetben egy viszonylag kevésbé bürokratikus rendszer volt, de néha oly módon hajtják végre, hogy az nem felel meg a kisvállalkozások számára. Javasolt továbbá egy „tervezői tanúsítás” létrehozása magánszemélyek részére a szervezeti DOA helyett.

Válasz: Az Ügynökség tisztában van vele, hogy a tervező szervezetekre vonatkozó követelmények jelenlegi végrehajtása esetenként túl nagy terhet ró a kisépés repülésben érdekelt szervezetekre. Ezért az Ügynökség a 2008-07 sz. CRD-ben javaslatot tesz a tervező szervezet tanúsításának történő megfelelés elfogadható módozatainak (AMC for DOA) kidolgozására, amelyek segítségével könnyebben bizonyítható lenne a megfelelés. Ennek előnye az lenne, hogy a tanúsítvánnyal rendelkező tervező szervezet teljes körű előjogokat élvezne. Azt a javaslatot, miszerint „tervezői tanúsítást” kellene létrehozni magánszemélyek részére, az Ügynökség ebben a szakaszban nem fontolta meg, mert az EASA szervezeti jóváhagyásokban gondolkodik.

- **Olyan alkatrészek, amelyekhez nem szükséges az 1-es számú EASA-nyomtatvány.** Ez nagy előrelépésnek minősül.

Kérdés: Miért szükséges jóváhagyás egy jóváhagyott berendezés beszereléséhez, amikor a jóváhagyás eleve tartalmazza a beszerelési utasítást? A beszerelés jóváhagyatási eljárása és az

eljárás költségei hátráltatják az olyan korszerű berendezések megvalósítását, mint a FLARM (flight alarm, ütközésmegelőző figyelmeztető készülék), amelyek javíthatnák a repülésbiztonságot. Manapság hány baleset oka műszaki eredetű?

Válasz: Az Ügynökség hálás a hozzászólónak, hogy támogatja a javaslatot. Az Ügynökség támogatja, hogy a „szabványos változtatások” beépítése a kisméretű repülést illetően könnyebbé váljon, ezért is került bele a jelen javaslatba (lásd a következő bekezdést). Az Ügynökség egyetért azzal, hogy a kisméretű repülésben előforduló balesetek többségének kiváltó oka az üzemeltetésből ered.

• **Szabványos változtatások és javítások.** Ezt az elgondolást az Ügynökség elvileg támogatja, a megvalósítás módja azonban bürokratikus megoldásnak tűnik. Az FAA AC 43-13 egy mereven szabályozó dokumentum, és az új légialkalmassági előírás iránti igényt az Ügynökség nem támogatja.

Válasz: Az Ügynökség új légialkalmassági előírás bevezetését javasolja, amely kitér a szabványos változtatásokra és szabványos javításokra, és tartalmában adatokat vesz át az FAA AC 43-13 sz. körlevélből. Jogállása azonban nem olyan, mint az FAA tanácsadó körlevélé, mert a légialkalmassági előírás részletesen felsorolja azokat a változtatásokat és javításokat, amelyekhez nem szükséges jóváhagyási eljárást lefolytatni. Ezen légialkalmassági előírás kidolgozásának és kiadásának folyamata bürokratikusnak tűnhet, viszont ezzel lehetőség nyílik arra, hogy az Ügynökség közvéleménye azon – az Ügynökség illetékességi körébe tartozó – jóváhagyott terveket, amelyek végrehajthatóak anélkül, hogy minden egyes szabványos változtatást vagy szabványos javítást jóvá kelljen hagyatni.

(2) A Brit Vitorlázórepülő Szövetség és az Európai Vitorlázórepülő Szövetség azonos reakciókat adott:

Szabványos változtatások és javítások. A 21. rész – még a jelenlegi, könnyű sportcélú légi járművekre módosított formájában is – azt a végletekig leegyszerűsített jogi felfogást követi, hogy a légi járművön végrehajtott BÁRMILYEN változtatás, még a legapróbb is, hatással van a típusalkalmassági bizonyítvány alapjaira, amelyekben a légi jármű légialkalmassága nyugszik. A teljes eljárást – a DOA-val együtt – sporteszköz megvalósítására alkalmazzák, ami költséges, és a teljesen minimális repülésbiztonsági hatásokat figyelembe véve nem megfelelő. A javasolt módosításról szóló értesítőben ajánlott, a szabványos javításokra és változtatásokra vonatkozó légialkalmassági előírás útján megvalósított intézkedést a legnagyobb örömmel fogadjuk, de emellett más intézkedések is megfontolandók, például:

- o Az ELA (európai könnyű légi járművek) kategóriáinak újbóli meghatározása, amely lehetővé teszi, hogy a tulajdonosok, a karbantartók, a helyi szervezetek és a nemzeti légügyi hatóságok saját hatáskörükben végrehajthassanak meghatározott, korlátozott körű változtatásokat.
- o Nagyobb szabadságjogok a 21. részen belül – leginkább a megfelelés elfogadható módoszataihoz tartozó útmutatón keresztül.
- o További, pontosabb útmutatás a nemzeti légügyi hatóságok részére a 21. részbe foglalt „igazgatósági” előírásokon keresztül.
- o A tervező szervezet tanúsítása jelentette újfajta felhatalmazás minimalista változata, hogy az ilyen változtatások gazdaságos és arányos módon történjenek.
- o Annak felismerése, hogy ez a tevékenység valójában sokkal jobban megfelel az M rész szerinti „folyamatos légialkalmasságnak”, és megfontolandó, hogy ilyen esetekben elfogadhatóak legyenek a megfelelő M rész szerinti szervezetek előjogai.

- o A jelenlegi útmutató anyag teljes egészében történő átvétele az új Légialkalmassági előírás – szabványos javítások és változtatások című dokumentumba.

Az elsődleges aggály továbbra is azokkal a legalacsonyabb változtatási szintekkel kapcsolatos, amelyek változtatási intézkedést vonnak maguk után. Jelenleg kisebb módosítás szükséges még egy műszernek a saját paneljén belüli áthelyezéséhez is. Továbbra is tisztázandó az a szint, ahol a „felülvizsgált beszerelés” igazolja a „kisebb” módosítási jogállást.

Válasz: Az Ügynökség elismeri, hogy a 21. rész javasolt módosításának és a szabványos változtatásokra és szabványos javításokra bevezetendő új légialkalmassági előírásnak megvannak a korlátai, mert megmarad azon az irányelven belül, hogy minden változtatást jóvá kell hagyatni. Ennek oka azonban a jelenlegi Alaprendelet. A „jobb szabályozást a kisműves repülésnek” folyamat 2. szakaszának, amelyet a BR.010 feladat keretében kell megvalósítani, a javaslat szerint pontosan olyan lehetőségeket felkutatnia, amelyeket a hozzászóló felvetett. A 21. rész javasolt módosítása és a szabványos változtatások és javítások bevezetése azonban olyan eszköz, amely a jóváhagyáshoz kötött változtatásokon belül támogatni hivatott a változtatások egy kevésbé megterhelő folyamaton keresztül általános és szabványosított bevezetését.

A jóváhagyási illetékesség bizonyítása (DOA - tervező szervezet tanúsítása, POA - gyártó szervezet tanúsítása, DOA/POA) A tervezési, első légialkalmassági, folyamatos légialkalmassági, javítási és karbantartási kategóriák szabályozói szétválasztása olyan sokféle jóváhagyáshoz vezetett, amelyek – bár a nagy repülőgépgyártók számára megfelelőek – teljesen alkalmatlanok a sport- és kisműves repülésben érdekelt szervezetek, kis- és közepes vállalatok és „házi barkácsüzemek” számára. Az NPA az alábbi intézkedéseket javasolja, amelyek nem maradnak meg a végletekig leegyszerűsített alapigényeknél, hanem inkább több cselekvési irányt tűznek ki.

Egyedi igényekre szabott tanúsítási program – Úgy tűnik, ez a program lehetővé teszi, hogy a tervezők előbb tervezzenek, majd utólag szerezzék be – remélhetőleg – a tanúsítást, ha a termék már elég előrehaladott állapotban van, és fennáll iránta a bizalom. Ez a rugalmasság előreláthatólag csak a jóváhagyási igények beadásának sorrendjét változtatja meg, anélkül, hogy hatással lenne a teljes munkaterhelésre. Sajnálatos, hogy az „alternatív elgondolás” a típusalkalmassági bizonyítványnál nem marad meg.

A gyártási képesség bizonyítása. A CRD általánosságokat tartalmaz a folyamat „egyszerűsítésére” anélkül, hogy pontosabban meghatározná, hol történik az egyszerűsítés.

Válasz: Gyártó szervezetek tanúsítása esetében a szabály nem egyszerűsödik, azonban az Ügynökség kidolgozza a megfelelés elfogadható módjait, hogy egyszerűbb legyen bemutatni az ELA1, illetve ELA2 kategóriának történő megfelelést.

Összevont DOA/POA. Az összes „alkalmasság bizonyítására” vonatkozó intézkedés közül ez a leginkább biztató. Ennek értéke azonban az EASA és egy nem együttműködő nemzeti légügyi hatóság között könnyen elveszhet. Hogyan lesznek kiosztva az „egyszerűsített” eljárásban a nemzeti légügyi hatóságok és az EASA szerepei?

Megjegyzendő, hogy a nemzeti jóváhagyási rendszerben korábban teljes felhatalmazást szerző számos európai vitorlázórepülőgépgyártónak nem sikerült a 21. rész szerinti jóváhagyást megszereznie, feltehetőleg a 21. rész rendszerének összetettsége és költségei miatt. Várható-e, hogy egy vagy több fenti lehetőség képessé teheti őket a „gyorsított” jóváhagyás megszerzésére? Ezen sportszervezet nézőpontjából az összevont DOA/POA tanúsítást látjuk a leginkább követendőnek.

Válasz: A tanúsítási program célja a típusalkalmassági bizonyítvány kiadásának lehetővé tétele anélkül, hogy az ELA1 kategóriájú légi járművekhez meg kelljen szerezni a DOA vagy az AP-DOA tanúsítást. Tisztában vagyunk vele, hogy ez kezdetben csak az első típusalkalmassági bizonyítvány kiadásának folyamatát egyszerűsítene, nem nyújtana a DOA tanúsításból származó

olyan előnyöket, amelyek csökkentenék a típusalkalmasság folyamatos fenntartásának terhét. Ezért lesz kidolgozva a DOA megszerzéséhez a megfelelőség elfogadható módozatainak egyszerűsített változata.

Megjegyzés: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

1-es számú nyomtatvány nélküli alkatrészek. Nincs megfelelően igazolva a CRD azon javaslata, hogy csökkenteni kell azon alkatrészek körét, amelyek forgalomba hozatalához nem szükséges az 1-es számú EASA-nyomtatvány. Nem logikus vagy ésszerű az a megfogalmazott igény, hogy a közforgalmi repüléssel egyező szabályozás legyen kidolgozva.

A repülőgép megfelelő sárkányszerkezeti csereelemeinek és helyi tartóelemeinek megfelelően beszerzett nyersanyagokból történő előállítását a légijármű M rész szerint minősített karbantartói, valamint a hitelesítő hatóság ezért felelős hivatalnokai több mint elegendő mértékben ellenőrzik. Az M rész már előírja a munkalapok és karbantartási naplók megfelelő vezetését a kereskedelemben minősített berendezések eredetére és a kisebb repülőszerkezeti elemek a gyártó ajánlásának megfelelően történő előállítására vonatkozóan, ami teljes mértékben megfelel a szektor, illetve kivételes esetekben a légijármű közforgalomba történő visszaállítása repülésbiztonsági követelményeinek.

Egy a sport- és kisépés repülés igényeinek megfelelő arányos szabály megalkotása teljes mértékben ezen útmutató anyag részletes megvalósításától, valamint ezen szabadságjogok alkalmazhatósági körétől függ.

Válasz: Az 1-es számú EASA-nyomtatvány nélküli alkatrészekre vonatkozó javaslat túlmutat a karbantartási célból előállított alkatrészek körén. Ez a kör nyitva áll minden alkatrész előtt, kivéve a korlátozott élettartamú alkatrészeket és berendezéseket, a fő szerkezeti elemeket és a kormányberendezés alkatrészeit. Az alkatrészek körének korlátozása a repülésbiztonsági kockázatok csökkentése és a közforgalmi repülésben történő felhasználás engedélyezése végett lett bevezetve.

Minősített jogi személyek. A minősített jogi személyek szerepkörében rejlő lehetőségének kiterjesztése a kis és közepes vállalatokra és a sportszervezetekre fontos előrelépés, amelyben benne van az adminisztratív költségek csökkentésének lehetősége, és mint ilyen, üdvözlendő. Félő azonban, hogy a szabályozói oldal bonyolultsága, valamint igazgatósági szinten az elkötelezettség esetleges hiánya csökkentheti a minősített jogi személyi szerepkör előnyeit, amely pedig teljes mértékben hasznos lenne általánosságban a sport- és kisépés repülés közösségének, különösen pedig a kérvényezőknek. Lehetővé kell tenni, hogy a minősített jogi személy a legnagyobb szabadságjogokat élvezze a kiválasztott szerepkörökben, és csak egy partnerrel kelljen kapcsolatot tartania a hatóság részéről. A minősített jogi személy működésének kereskedelmi életképessége alapos megfontolást igényel.

Válasz: Tisztában vagyunk a minősített jogi személyre vonatkozó szabályok kialakításának bizonytalan folyamatával az Ügynökség részéről, ezért gyors megoldásként a megfelelőség elfogadható módozatainak egyszerűsített változatát javasoljuk a DOA jelenlegi szabályozásához.

Az AR GEN.205 sz. jövőbeni hatósági követelmények (lásd az 2008-22(b) és 2009-02(d) sz. NPA-ra adott válaszokat (CRD-t), kiadva 2010. október 4.) meghatározzák, hogy az illetékes hatóságok hogyan alkalmazhatják a minősített jogi személy intézményét. Ez akkor válik alkalmazhatóvá a

gyártó szervezet tanúsítására (POA), amikor a 21. rész vonatkozó szabályait átültetik az AR részbe. Erről 2013-ban várható Vélemény (lásd: MDM.060 sz. szabályalkotási feladat).

(3) Holland polgári légügyi hatóság:

(6. oldal, 1. tétel): Kérdéses, hogy megvalósítható-e az a javaslat, hogy a légijárműveket az üzemeltetési szabályok alapján korlátozzák a típusalkalmassági bizonyítvány adatlapján megtalálható korlátozásokra az EASA megalakítása előtt tanúsított koros és emiatt régi előírások hatálya alá eső légijárművek típusalkalmassági bizonyítványa adatlapjának óriási lemaradást jelentő módosítása nélkül. Számos típusalkalmassági bizonyítvány adatlapja nem tünteti fel a légialkalmassági törvény szerinti alkalmazási korlátokat.

Válasz: Véleményünk szerint félreértették a CRD célját. Mivel a motor és légcsavar típusalkalmassági bizonyítványának kiadási folyamata előreláthatólag túlságosan szigorú lett volna, a csoport a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványt (RTC) ajánlotta mint köztes megoldást. Ugyanakkor aggályos volt, hogy az RTC korlátozhatja a nem közforgalmi célú üzemeltetést. A tervezett üzemeltetési szabályokban célul tűzték ki, hogy a légijárművekre légialkalmassági bizonyítványt vagy korlátozott légialkalmassági bizonyítványt kell kiadni, és az adatlapon található kivételével nem állítanak általános üzemeltetési korlátokat. Ezért az RTC használatának nem lenne következménye. Nem cél a már meglévő típusalkalmassági bizonyítványok adatlapjának visszamenőleges módosítása.

Nagyon könnyű légijárművekre vonatkozó légialkalmassági előírás (CS-VLA). Javasoljuk a nagyon könnyű légijármű (VLA) kategóriát 900 kg-ra módosítani, összhangban a CS-22-vel.

Válasz: Ezt a hozzászólást a VLA.008 sz. célzott szabályozási feladat során fontoljuk meg.

(11. oldal) A polgári légi közlekedésben használt légijárművek esetében nem támogatjuk az „amatőr” építésű cserealkatrészek rövidített és egyszerűsített tanúsítási folyamatának elfogadását.

Válasz: Az Ügynökség azon a véleményen van, hogy megmarad a megfelelő szintű repülésbiztonság, figyelembe véve, hogy ezen alkatrészek nem lehetnek fő szerkezeti elemek, kormányberendezés-alkatrészek vagy korlátozott élettartamú alkatrészek.

(14. oldal teteje) Nem világos, hogy az EASA hogyan léphet fel „a tervező tagállam képviselőjeként az Amerikai Egyesült Államokban” a típusalkalmassági bizonyítványnak és tervezési felelősségeknél az ICAO által elfogadott formában történő átadása nélkül.

Válasz: Az Ügynökségnek tovább kell vizsgálnia a „tervező tagállam” kérdését, mivel az US-LSA hatálya 600/650 kg-ig terjed, és így ezek a korlátozott típusalkalmassági bizonyítványok (RTC) nem ICAO-dokumentumok, mert az Annex 8 5. részében az alsó határ 750 kg, és az ICAO Annex 8 csak a típusalkalmassági bizonyítványokkal foglalkozik.

A holland légügyi hatóság az alábbi megjegyzéseket teszi a 21. rész új szövegével kapcsolatban:

21A.98 Szabványos változtatások Az (a) bekezdés jelenlegi formájában a 2000 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű vitorlázó repülőgépek és segédmotoros vitorlázó repülőgépek nem használhatják a szabványos változtatásokat, míg a CS-23 kategóriájú repülőgépek ezeket 5700 kg legnagyobb felszállótömegig használhatják. Logikusnak tűnik, hogy ez a lehetőség ne legyen érvényes az 5,7 tonnánál nem nehezebb összes vitorlázó repülőgépre és segédmotoros vitorlázó repülőgépre.

Javasolt szöveg:

Alkalmazhatóság: Jelen bekezdés kizárólag az 5700 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű (Maximum Take-Off Mass, MTOM) repülőgépekre, 3175 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű forgószárnyas légijárművekre, 5700 kg-ot meg nem haladó

legnagyobb felszállótömegű vitorlázó repülőgépekre és segédmotoros vitorlázó repülőgépekre, valamint a 21A.14(b) és 21A.14(c) bekezdésben meghatározott ballonokra és léghajókra alkalmazható.

Válasz: Az Ügynökség nem tervezi a szabványos változtatások alkalmazhatóságát olyan vitorlázó repülőgépekre és segédmotoros vitorlázó repülőgépekre, amelyek messze túlmutatnak a jelenlegi vitorlázó repülőgépek kialakításán.

21A.307 Alkatrészek és berendezések kibocsátása beszerelésre.

Az 1-es számú EASA-nyomtatvány nélküli alkatrészek körének javasolt változtatása nem jelenik meg a 21A.307(b) és (c) bekezdésben.

Válasz: Elfogadva. A (c) bekezdés tévedésből maradt a dokumentumban, ezért töröljük.

21A.353 Alkalmasság

A (b)5 és (b)6 bekezdés mondatai nem egyértelműek.

Javasolt szöveg:

(b) A tervező/gyártó szervezet összevont tanúsításához a kérvényezőnek az alábbiakkal kell rendelkeznie, vagy az alábbiakat kell kérvényeznie:

5. Egy meghatározott körű munka esetében a jelenlegi alfejezet szerinti jóváhagyás elegendő egy meghatározott konstrukciónak történő megfelelés bizonyításához. A 6. mondat törölendő.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.359 Tervbiztosítási rendszer

(a) A tervbiztosítási rendszernek **dokumentált** rendszernek kell lennie. Az első mondatba a tervbiztosítási rendszer kifejezés elé beillesztendő a „dokumentált” szó.

(a)2. A teljesítendő köteleességeknek összhangban kell lenniük jelen **rész** rendelkezéseivel, mivel a terv birtokosának kötelezettségei is teljesítendőek, 21A.3 stb. Az „alfejezet” szó lecserélendő a „rész” szóra.

(b) Az ügynökségnek kiállítandó megfelelőségi nyilatkozat szövege itt szerepeltetendő, ahogy az a 21A.239(b) bekezdésben meg van fogalmazva. Jelen nyilatkozatot a 21A.381(b) és 21A.385(d) bekezdés követeli meg.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy a tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.361 Gyártási minőségbiztosítási rendszer

(a) A minőségbiztosítási rendszernek dokumentált rendszernek kell lennie. Az első mondatba a minőségbiztosítási rendszer kifejezés elé beillesztendő a „dokumentált” szó.

(b)(ix) Ez törölhető, mivel a jóváhagyott szervezet a konstrukció kérelmezője vagy birtokosa.

(b) utolsó mondat: A mondat csak a korlátozott élettartamú alkatrészeket említi, míg a 21A.307 bekezdés különleges elbánásban részesíti az olyan alkatrészeket is, mint a fő szerkezeti elemek és a kormányberendezés alkatrészei, amelyeket normális esetben kritikus alkatrészekként határoznak meg.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.363 Ismertetés

Valamennyi bekezdés: a következetesség és egyértelműség érdekében beillesztendő a 21.A365 megfelelő bekezdéseire történő hivatkozások, ahogy az a 21.A.143 bekezdésben történik.

(a)11. A szervezeti ellenőrző és „**minőségbiztosítási**” rendszerek, valamint az azokkal kapcsolatos eljárások leírása. Beillesztendő a „minőségbiztosítás” szó. Amint az a dokumentum 8. oldalán a 4. bekezdésben szerepel, a jóváhagyás gyártási részével kapcsolatban javasolt könnyítés nem maradt benn a szövegben, valamint a 21A.361 bekezdésben is szükséges egy minőségbiztosítási rendszer.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.365 Jóváhagyási követelmények

(c)2. Az „alfejezet” szó a „rész” szóra cserélendő, mert a szervezetnek továbbra is a 21. rész valamennyi követelményének meg kell felelnie.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.367 A jóváhagyott szervezetben bekövetkező változtatások

(a) A szervezet tanúsításának kiállítását követően a szervezet minden egyes változtatása, különösen a tervbiztosítási, szervezeti felülvizsgálati **és minőségbiztosítási** rendszereké. Beillesztendő az „és minőségbiztosítási” szavak, az okokat lásd a 21A363(b)11 pontnál.

Beillesztendő a 21A.147(b) bekezdés szövege, mivel a tanúsító hatóság vagy az Ügynökség esetleg élni kíván ezzel a lehetőséggel a szervezet változtatásai során.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.381 Tervezői előjogok

A (c)4 és 5 pont mondatai nem egyértelműek.

A (c)6 pont nem egyezik a 21A.710(a) ponttal. A szöveg a 21A.263(c)6 és 7 pont szellemében módosítandó.

(d) Ez a rész törlendő, mert ezt a 21A.47 bekezdés szabályozza.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.383 Gyártói előjogok

(c) A 21A.307 bekezdésre történő hivatkozás törlendő, ahogy az a 21A.163(c) bekezdésnél történt.

(e) Tartalmaznia kell a PtF kiadásának előjogát is. A szöveg módosítandó, hogy összhangba kerüljön a 21A.163(e) bekezdés rendelkezéseivel. Emiatt a 21A.711 bekezdés is módosítandó, hogy hivatkozzon erre a bekezdésre.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.385 A birtokos kötelezettségei

(j)1 Kérjük a bekezdés elejét az alábbiak szerint módosítani: „Az (i) pont szerinti rendszernek ki kell térnie valamennyi esetre, ahol...”. Mivel a szervezet egyszerre a konstrukció birtokosa és a gyártó szervezet is, ez egy belső kérdés.

(j)2 „Abban az esetben, amikor az összevont... birtokosa...” – a szövegben említett eset nem fordulhat elő, mert ez a jóváhagyás csak olyan szervezetekre vonatkozik, amelyek tervezői tanúsítás birtokosai, vagy azt kérvényezték. Kérjük a szöveg törlését.

(k) Kérjük törölni, nem lehetséges.

(n) A 21A.383(f) pontra történő hivatkozás hibás, az (f) pont nem létezik.

(o) Kérjük a jelenlegi 21A.165(k) pont szövegét beilleszteni. Ez szükséges a PtF kiállítása előtt.

Válasz: A CRD-re adott és a jelen Véleménnyel kapcsolatos belső konzultációs folyamatok során tapasztalt reakciókból az Ügynökség azt a következtetést vonta le, hogy az tervező és gyártó szervezet összevont tanúsításával (összevont DOA/POA) foglalkozó L alfejezetet vissza kell vonni. Arra az álláspontra jutottunk, hogy a folyamat nem járna előnyökkel, ugyanakkor az Ügynökség által kiállított hasonló jóváhagyások lehetősége már fennáll, ha az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyét alkalmazzák.

21A.436 Szabványos javítások

Lásd a 21A.98 bekezdéshez adott megjegyzéseket.

Válasz: Nem fogadtuk el. Lásd a 21A.98 pontra adott választ.

21A.711 (b) és (c)

Beillesztendő hivatkozás a 21A.381 és 21A.385 pontra.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

(4) Polgári Légügyi Főigazgatóság (DGAC), Franciaország

A DGAC Franciaország már a feladat elejétől fogva erősen támogatta az ELA projektet, ezért boldogan olvasta a 2008-07 sz. CRD I. részét, és támogatja az EASA javaslatait.

A kisépés repülés teljes közössége várja az ELA-előírásokat. Mivel néhány ELA-program már megkezdődött, ezen programok megvalósíthatósága és az Európán belüli szabványosítás biztosítása érdekében mihamarabb szükség van a szabályra, a tanúsítási eljárásra és a megfelelés elfogadható módozataira.

Válasz: Az Ügynökség köszöni a DGAC Franciaország támogatását. A DGAC Franciaország által benyújtott elvégzendő intézkedések listáját az utómunkák, azaz az MDM.032 és a BR.010 feladat megszervezésekor fogjuk felhasználni.

Az 5/28. oldalon az olvasható, hogy a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosa köteles kérvényezni az ELA-kereteket. Megértjük az új termékekre létrehozott új elgondolást, mindazonáltal használt termékek esetében a légi jármű tulajdonosára kellene bízni, hogy akar-e élni az ELA szabály nyújtotta lehetőségekkel.

Válasz: A meglátás helyes, és a 21. részben javasolt szövegezés az alkalmazhatóságot nem korlátozza kizárólag új légi járművekre vagy a típusalkalmassági bizonyítvány birtokosára.

Motorokra és légcsavarokra vonatkozó műszaki követelmények

Az 5/28. oldalon az (a) 2 pontban leírtakat tudomásul vesszük, de azok nem léteznek. A szabványosítás érdekében ezeket az EASA-nak közzé kell tennie.

Válasz: Elfogadva. A 2. szakasz hatálya alatt ezeket a műszaki követelményeket meg kell határozni és közzé kell tenni. Ma csak a vitorlázó repülőgépekre és a nagyon könnyű repülőgépekre nézve léteznek a vonatkozó légi alkalmassági szabályokban. (H és J alfejezet, valamint a nagyon könnyű repülőgépekre vonatkozó légi alkalmassági előírásban (CS-VLA) hivatkozás ezekre az alfejezetekre.)

A CS-VLA és a CS-22 egységesítése

A 6/28. és 7/28. oldalon a (b) 2 (2. és 4. francia bekezdés) különböző legnagyobb felszállótömeg-határ olvasható a CS-VLA-ban és a CS-22-ben. Ezeket 900 kg-ban kellene egységesíteni.

Válasz: Jelen hozzászólást az adott szabályalkotási feladat során fogjuk feldolgozni.

(5) Könnyű Kísérleti és Régi Légi járművek Európai Szövetsége (European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft, EFLEVA)

Az EFLEVA kifejti, hogy a részletes hozzászólások nélkül nehéz véleményezni a CRD I. részét.

A 2. szakaszt, a BR.010 feladatot támogatják, de ehhez már nagyon késő.

Támogatják, hogy egyes ELA kategóriájú légi járművek motorjaihoz és légcsavarjaihoz ne legyen szükség típusalkalmassági bizonyítványra.

Az EFLEVA egyetért az ELA1 kategória felső határának 1200 kg-ra emelésével, és támogatja a javaslatot.

Az EFLEVA támogatja ezen új légialkalmassági előírás bevezetését és a jelenlegi légialkalmassági előírás felülvizsgálatát. Aláhúzendó azonban, hogy az iparágak minél hamarabb szüksége van erre az új légialkalmassági előírásra.

Az EFLEVA üdvözli az Ügynökségnek a 21. rész J fejezetében leírt javaslatát a megfelelés egyszerűsített módozatainak lehetővé tételéről, mivel ez korlátozza, hogy mikor szükséges bevonni az Ügynökséget a változtatások és javítások jóváhagyásába, ezáltal csökkenti a költségterheket.

Az EFLEVA támogatja az összevont DOA/POA elgondolást, ha az csökkenti a kis tervező/gyártó vállalatok költségterheit.

Az EFLEVA támogatja azt az elgondolást, hogy minősített jogi személyek megkaphassanak egyes tanúsítási feladatokat. Az EFLEVA aggódik azonban, hogy a pályázatok az EASA honlapján történő felhívással történő elindításának folyamata nem elégséges, és további eszközök szükségesek a potenciális pályázók értesítésére.

Az EFLEVA támogatja az Ügynökség szándékát a könnyű sportrepülőgépek első légialkalmasságára vonatkozó követelményeinek az Amerikai Egyesült Államok szabályozásával történő egységesítéséről. A CRD-ben olvasható javaslatok azonban azt mutatják, hogy míg az Európai Unióból az Amerikai Egyesült Államokba exportált európai repülőgépek útja viszonylag akadálymentes, addig az Amerikai Egyesült Államokból az Európai Unióba exportált repülőgépeknek extra tanúsítási követelményeknek kell megfelelniük. Ez növeli az amerikai gyártók költségeit, és szükségtelen gátakat állít az amerikai repülőgépek Európai Unióban történő eladásai elé.

Az EFLEVA üdvözli a könnyű sportrepülőgépek esetében az (AC)43-13 dokumentumon alapuló új, a szabványos változtatásokat és szabványos javításokat tartalmazó légialkalmassági előírás bevezetésére irányuló javaslatot. Az EFLEVA újból kéri az Ügynökséget, hogy minél hamarabb vezesse be ezt a légialkalmassági előírást, mert az segít csökkenteni vagy megszüntetni a változtatások és javítások jóváhagyási költségeit.

Válasz: Az Ügynökség köszöni a hozzászólónak a támogatást, és tudatja, hogy számos utómunkát (pl. az MDM.032(d) és BR.010 feladat) javasolt a kiadott szabályalkotási tervvel kapcsolatban. Keressük annak módozatait, hogy ezeket amennyire lehet, felgyorsítsuk.

(6) Európai vitorlázórepülőgép-gyártók

Az európai vitorlázórepülőgép-gyártók csalódásuknak adnak hangot az MDM.032 feladat eredményeképpen létrejövő változásokkal kapcsolatban, mert túl sokáig tartott, mire megszületett, és nem éri el a kisgépes repülésben kétségbeesetten vágyott végcélt.

Ismételten hangot adnak annak az igénynek, hogy valamit tenni kell a kisgépes repülésre vonatkozó díjakat és illetékeket megszabó rendelettel, mert az hátrányosan érinti a kisgépes repülést.

A tervezési képesség bizonyítása. A jelenlegi lehetőségeken (Igazolási program, a tervező szervezet alternatív tanúsítási eljárásai (Alternative Procedures for Design Organization Approval, APDOA) és a teljes DOA) a jelen javaslat nem változtat, ezért nem nyújt könnyítést az iparágak. A teljes DOA még mindig túl drága, ezért javasolt valamely előjogok biztosítása az APDOA alatt, amelyek arra ösztönöznének, hogy egy szervezet először APDOA jóváhagyást kérjen, majd később szerezzen teljes DOA-t.

Válasz: Az Ügynökség tisztában van vele, hogy a tervező szervezetekre vonatkozó követelmények jelenlegi végrehajtása esetenként túl nagy terhet ró a kisgépes repülésben érdekelt szervezetekre. Ezért az Ügynökség a 2008-07 sz. CRD-ben javaslatot tesz a tervező szervezet tanúsításának történő megfelelés elfogadható módozatainak (AMC for DOA) kidolgozására, amelyek segítségével

könnyebben bizonyítható lenne a megfelelés. Ennek előnye az lenne, hogy a tanúsítvánnyal rendelkező tervező szervezet teljes körű előjogokat élvezne.

Szabványos változtatások és javítások. Támogatjuk a szabványos változtatások és javítások bevezetését, viszont az új légialkalmassági előírás iránti igény nem teljesen érthető. A módosítást mihamarabb be kell vezetni, és gyakorlatias kell, hogy legyen. Az európai vitorlázórepülőgépgyártók felajánlják támogatásukat ebben a munkában.

Válasz: Az Ügynökség új légialkalmassági előírás bevezetését javasolja, amely kitér a szabványos változtatásokra és szabványos javításokra, és tartalmában adatokat vesz át az FAA AC 43-13 sz. körlevélből. Jogállása azonban nem olyan, mint az FAA tanácsadó körlevélé, mert a légialkalmassági előírás részletesen felsorolja azokat a változtatásokat és javításokat, amelyekhez nem szükséges jóváhagyási eljárást lefolytatni. Ezen légialkalmassági előírás kidolgozásának és kiadásának folyamata bürokratikusnak tűnhet, viszont ezzel lehetőség nyílik arra, hogy az Ügynökség közzétegye azon – az Ügynökség illetékességi körébe tartozó – jóváhagyott terveket, amelyek végrehajthatóak anélkül, hogy minden egyes szabványos változtatást vagy szabványos javítást jóvá kelljen hagyatni. Véleményünk szerint ez megkönnyíti a végrehajtást.

A CS-LSA változásai. Támogatjuk az ASTM-szabványokon alapuló légialkalmassági előírás bevezetését a könnyű sportrepülőgépeknél. Az új szabály világosan alkalmazható legyen ezekre a légijárművekre, és ne adjon okot kételyre az egyéb légialkalmassági előírások (mint pl. CS-VLA vagy CS-22) alkalmazhatóságára vonatkozóan.

Válasz: A CS-LSA kizárólag motoros repülőgépekre alkalmazható, vitorlázó repülőgépekre nem. A könnyű sportrepülőgépek természetüknél fogva motoros repülőgépek, és habár jó siklóképességgel rendelkezhetnek, nem ilyen célra tervezték őket.

Minősített jogi személyek. A vitorlázórepülőgépgyártók központi és fontos panasza, hogy az EASA-ban és a nemzeti légügyi hatóságoknál kevés olyan szakember található, aki teljes mértékben érti a kisgépes repülés világát.

Közösségünkben a gyártók problémái nagyon gyakran nem a helytelen szabályozásból, hanem a szabályozások helytelen alkalmazásából adódnak. A minősített jogi személyek intézménye lehetséges megoldásnak tűnik a kisgépes repülés hiányzó ismeretének és a megfelelő hozzáállásnak a pótlására. A minősített jogi személyekre az alábbi követelmények vonatkoznak:

- a szervezetnek legyen kisgépes háttére/tapasztalata
- szükség esetén a használt nyelv egyezzen meg a kérvényező anyanyelvével
- vissza kell fordítani a még több papírmunka és adminisztratív folyamat felé mutató tendenciát
- el kell kerülni a feladatok és jóváhagyások szétválasztását
- ideális esetben a szervezet felügyelhetné az egyazon vállalaton belüli valamennyi terméket és szervezetet
- lehetőség szerint a kérvényező joga legyen eldönteni, hogy ezeket a feladatokat hol kívánja elvégeztetni
- és végül, de nem utolsósorban: az általános termékárhoz viszonyítva megfizethető kell, hogy legyen

Válasz: Tisztában vagyunk a minősített jogi személyre vonatkozó szabályok kialakításának bizonytalan folyamatával az Ügynökség részéről, ezért gyors megoldásként a megfelelés elfogadható módzatainak egyszerűsített változatát javasoljuk a DOA jelenlegi szabályozásához. A

fent említett követelmények hasonlítanak az NPA-ban található érveléshez, és rámutatnak a minősített jogi személyek használatának előnyeire.

1-es nyomtatvány nélküli alkatrészek. A gyártók üdvöznék az ezzel az elgondolással létrejövő nagyobb rugalmasságot, ez azonban erősen függ a megfelelés elfogadható módozataitól, amelyek részletezik, hogy hogyan bizonyítható a jóváhagyott adatoknak történő megfelelés. Az európai vitorlázórepülőgép-gyártók felajánlják támogatásukat a megfelelés elfogadható módozatainak kidolgozásában.

Válasz: Az Ügynökség értékeli az felajánlott támogatást.

A vitorlázó repülőgép nem motoros repülőgép. A vitorlázórepülőgép-gyártók azon a véleményen vannak, hogy a magyarázatot, miszerint a vitorlázó repülőgép nem motoros repülőgép, és ezért nem minősül „összetett motoros légi járműnek”, ebben a Véleményben kell feltüntetni, nem az Alaprendeletben található meghatározást kell megváltoztatni.

Válasz: Tisztában vagyunk azzal, hogy ez az értelmezés segéd-sugárhajtóműves vitorlázó repülőgépekre is érthető, ezért fontolóra vesszük a kérdés tisztázását egy a 21. részhez kiadandó AMC-ben (a megfelelés elfogadható módozatai). (Lásd: MDM.032(d) sz. feladat).

Légi jármű-típusalkalmassági bizonyítvány motor- vagy légcsavar-típusalkalmassági bizonyítvány nélkül. Támogatjuk a korlátozott típusalkalmassági bizonyítvány lehetőségét, de vitorlázó repülőgépek esetében legyen lehetőség teljes típusalkalmassági bizonyítvány kiállítására típusalkalmassági bizonyítvány nélküli motorokkal és légcsavarokkal is. Ez elősegítené a hatékonyabb és csendesebb meghajtások fejlesztését.

Válasz: Ezt a BR.010 sz. feladat részeként fontolóra vesszük.

(7) FAA

Az FAA áttekintette a CRD-t, és nincs hozzáfűzni valója.

Válasz: Tudomásul vettük.

(8) Francia Vitorlázórepülő Szövetség (Fédération Française de Vol à Voile, FFVV)

1-es nyomtatvány nélküli alkatrészek. Az ELA1 kategóriájú légi járművekre szóló lehetőségeket a klubok tulajdonában álló vitorlázó repülőgépekre is ki kell terjeszteni, nem csak a tulajdonosokra.

Válasz: A megfelelés elfogadható módozataiban be lehet vezetni egy az M részben találhatóhoz hasonló értelmezést.

Minősített jogi személyek. Az FFVV egy meghatározott hatáskörben szeretne a vitorlázó repülőgépekre vonatkozóan minősített jogi személlyé válni, amint az lehetővé válik. Az FFVV-nek a repülésbiztonságot támogató és a bürokráciát csökkentő elképzelései és ötletei vannak a bevezetéssel kapcsolatosan.

Válasz: Tisztában vagyunk a minősített jogi személyre vonatkozó szabályok kialakításának bizonytalan folyamatával az Ügynökség részéről, ezért gyors megoldásként a megfelelés elfogadható módozatainak egyszerűsített változatát javasoljuk a DOA jelenlegi szabályozásához.

(9) Szövetségi Polgári Légügyi Hivatal (Federal Office of Civil Aviation, FOCA), Svájc

Minősített jogi személyek. Átfogó és egyértelmű útmutatásra van szükség a tanúsítási feladatok elvégzéséhez szükséges szakértelemmel kapcsolatban. A „megfelelési feladat bizonyításával” (a CVE feladattal egyenértékű) kapcsolatosan a megfelelés elfogadható módozataiban/útmutató anyagban meg kell határozni a szükséges képzettséget és felelősségi köröket.

Válasz: Tisztában vagyunk a minősített jogi személyre vonatkozó szabályok kialakításának bizonytalan folyamatával az Ügynökség részéről, ezért gyors megoldásként a megfelelőség elfogadható módozatainak egyszerűsített változatát javasoljuk a DOA jelenlegi szabályozásához.

A CS-LSA változásai. A CS-LSA pontos tartalma nem ismert, azonban a FOCA részletes észrevételeket fűzött az NPA-ban említett ASTM-szabványokhoz, amelyek jelen válaszban részletesebben ki vannak fejtve.

Válasz: A CS-LSA a vonatkozó ASTM-szabványokon alapul, amelyeket kiegészítenek a követelmények és a megfelelés elfogadható módozatai, amelyek segítséget nyújtanak a megfelelés bemutatásához. A CS-LSA a 2008-07 sz. CRD II. részében található.

A FOCA az alábbi hozzászólásokat tette a 21. rész végleges szövegéhez:

21A.14

a) A 21. rész 21A.14(b) pontjának jelenlegi szövege: „...állandó vagy állítható állásszögű légcsvár”.

A CRD-ből törölt szöveg: „...állandó vagy változtatható állásszögű légcsvár”.

A CRD új szövege: „...állandó vagy változtatható állásszögű légcsvár”.

A CRD szövegének egyeznie kell a 21. rész jelenlegi szövegével.

Válasz: Elfogadva. A 21. résznek az 1194/2009 sz. módosító rendelet által bevezetett változtatásai nem lettek átvezetve a CRD-be.

b) A javasolt 21A.14(b) és 21A.14(c) pont meghatározza az olyan, 2000 kg-ot, illetve 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű repülőgépekre történő alkalmazhatóságot, amelyek nem minősülnek „összetett motoros légi járműnek”. Az Alaprendelet 3(j) cikkelye alapján azonban a 2000 kg-ot, illetve 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű légi járművek automatikusan „nem összetett motoros légi járműveknek” minősülnek. Javasolt a „nem minősülnek összetett motoros légi járműnek” szöveg törlése a. 21A.14(b) és 21A.14(c) pontból.

Válasz: Az összetett motoros légi járművekre történő hivatkozás megtartandó, mivel a sugárhajtóműves meghajtás önmagában „összetettnek” minősül.

c) A javasolt 21A.14(c) pont tartalmazza az alábbiakat:

7. dugattyús motor;

9. légcsvár.

Ez a jelenlegi követelmények jelentős enyhítése, mivel úgy tűnik, hogy ezen termékek tanúsításra történő megfelelésének bizonyítása egy tanúsítási program jóváhagyásához kötött, függetlenül például a motor teljesítményétől vagy a légcsvár fajtájától (úgy tűnik, hogy a dugattyús motor a 21.A.14(c) pont alapján tanúsítható, majd beszerelhető egy 1200 kg-ot meghaladó legnagyobb felszállótömegű légi járműbe). Ezt nem tartjuk megfelelőnek, és javasoljuk, hogy a 21.A.14(c) bekezdés 7. és 9. pontjába kerüljön be valamiféle korlátozás.

Válasz: Elfogadva.

21A.307 (b) és (c)

a) A 21A.307 (b) és (c) pont egymásnak ellentmondónak tűnik: a szöveget meg kell változtatni, vagy egyértelművé kell tenni.

b) A javasolt szöveg részletezi, hogy a követelmény olyan esetekre korlátozódik, amely „miután be lett szerelve a légi járműbe, a légi jármű tulajdonosának felelőssége”. Ez a kitétel számos kérdést vet fel.

Ez a követelmény állít-e fel olyan korlátozásokat, hogy ki jogosult a légi jármű vezetésére?

Mi lenne az 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű, repülőiskolában repült légi járművekre vonatkozó követelmény? A 21A.307(a) bekezdés?

Amennyiben igen, ezt nem tartjuk megfelelőnek, mivel a cél olyan eszközök létrehozása kell, hogy legyen, amellyel az 1-es számú EASA-nyomtatvány kiállításához szükséges terhes előfeltételek megkövetelése nélkül kijelenthető, hogy a termék „jóváhagyott tervezési adatoknak megfelelően lett legyártva, és a biztonságos üzemelésnek megfelelő állapotban van”.

A javasolt 21A.307(c) bekezdés lehetővé tenné, hogy néhány alkatrész (ideértve a korlátozott élettartamú alkatrészeket, a fő szerkezeti elemeket és a kormányberendezés alkatrészeit is) „jóváhagyott tervezési adatoknak megfelelően lett legyártva a légi jármű-tulajdonos felelősségére, amennyiben az ő légi járművébe szerelik be”. Bár megértjük a követelmény mögötti szándékot, úgy gondoljuk, hogy ebben a formában túlmegy a valamilyen szintű enyhítés bevezetésének kezdeti célján. A javasolt megoldást aránytalannak tartjuk, mert vagy a 21A.307(a) bekezdés alkalmazandó (néha túl magas követelményeket előírva), vagy a 21A.307(c) bekezdés engedélyez túl alacsony szintű megfelelőséget „a légi jármű-tulajdonos felelőssége” kitétlen alapulva. A kockázat egy jogilag helyes (a tulajdonos felelőssége), repülésbiztonsági szempontból azonban megkérdőjelezhető rendszer kialakulása: ebben a kontextusban megkérdőjelezhető a megfelelőségi célokból lefolytatott légi alkalmassági felülvizsgálatok hatékonysága, mert például egy felülvizsgálat valamivel az alkatrészek beszerelését követően is lefolytatható, és a felülvizsgálat során korlátozott az ellenőrzés köre.

Az alábbiakat javasoljuk:

- a 21A.307 (a) bekezdés enyhítésének meghatározása, amely nemcsak olyan alkatrészekre korlátozódna, amely a „jóváhagyott tervezési adatoknak megfelelően lett legyártva a légi jármű-tulajdonos felelősségére, amennyiben az ő légi járművébe szerelik be”;
- azon korlátozott élettartamú berendezések, fő szerkezeti elemek és kormányberendezés-alkatrészek esetében, amelyek megfelelnek a „jóváhagyott tervezési adatoknak megfelelően lett legyártva a légi jármű-tulajdonos felelősségére, amennyiben az ő légi járművébe szerelik be” kitételnek, az Ügynökség/minősített jogi személy vegyen részt a megfelelőség igazolásában. Ebben a kontextusban javasolt az FAA-nek az AC 20-62 sz. körlevélben a tulajdonos/üzemeltető által gyártott alkatrészekre vonatkozó meghatározásának átvétele:

A tulajdonos/üzemeltető akkor számít egy alkatrész gyártójának, ha részt vett az alkatrész tervezésének vagy gyártásának felügyeletében vagy minőségellenőrzésében. Az alkatrész tervezésében történő részvétel esetei lehetnek az alkatrész gyártásának felügyelete vagy az alábbiaknak a gyártó részére történő átadása: a tervezési adatok, az alkatrész alapanyagai, a gyártás folyamata, az összeszerelési módszerek vagy a minőségellenőrzési eljárások.

- A kritikus funkciójú minősített IFR (látás szerinti repüléshez szükséges) berendezésekre (amelyek meghibásodási körülményei a Veszélyes vagy a Katasztrófális kategóriába sorolhatók) a korlátozott élettartamú berendezésekre, a fő szerkezeti elemekre és a kormányberendezés alkatrészeire alkalmazott alapelvek alkalmazandók.

- Ki kell használni a gyártó/karbantartó szervezetre vonatkozó nemzeti tanúsításokat, feltéve, hogy van a gyártónak minőségbiztosítási rendszere (lásd még 21A.439), vagy enyhítés adható, ha a gyártás korlátozott mennyiségben történik, feltéve, hogy a gyártáshoz jóváhagyott adatokat használnak, és a tervezési adatoknak történő megfelelést az Ügynökség/minősített jogi személy számára elfogadható módon biztosítják. Az Ügynökséget/minősített jogi személyt tájékoztatni kell a gyártási folyamatról, hogy meg tudja határozni saját részvétele szükséges szintjét (pl. megfelelőségi ellenőrzések szükségessége).

— A 21A.307 bekezdés vegye figyelembe az árva légi járművekre alkalmazható lehetséges enyhítéseket (a további észrevételeket lásd a jelen dokumentum végén).

Válasz: A 21A.307 bekezdés át lett írva, hogy tisztábban mutassa az eredeti szándékot. A filozófia megváltoztatása és a tulajdonos alkatrészgyártóként történő meghatározása nem elfogadható ötlet. A tulajdonos dönthet az olyan alkatrészek beszereléséről, amelyekhez nem tartozik 1-es számú EASA-nyomtatvány, feltéve, hogy a fent említett feltételek teljesülnek. Ugyanúgy egyértelmű kell, hogy legyen, hogy ez csak akkor lehetséges, ha az alkatrészeket azonosítják, és saját légi járművükbe szereltetik be.

Ami az IFR (látás szerinti repüléshez szükséges) berendezéseket illeti, az üzemeltetési utasítás és az ATM (jóvá hagyásiteszt-utasítás) által megkövetelt berendezésekkel a 21.026 sz. feladat („Új alkatrész-kategóriák, amelyekhez nem szükséges 1-es számú EASA-nyomtatvány”) foglalkozik, amely 2011 elején indul.

Szabványos változtatások

Javasolt még az FAA AC 23-27 sz. körlevélben („Régi légi járművek alkatrész- és anyagpótlása”) található útmutató figyelembevétele: ez különösen az árva légi járművekkel kapcsolatosan jelent segítséget.

Válasz: A régi vagy történelmi légi járművek nem tartoznak az EASA hatáskörébe. Az árva légi járművekkel jelen NPA nem foglalkozik.

A CRD azt írja, hogy „A légi alkalmassági előírásban található szabványos javítások és változtatások tehát ténylegesen jóvá hagyott adatok, amelyeket a karbantartó szervezet az M rész szerint használhat fel”. Mi az oka annak, hogy a szabványos javítások végrehajtását a karbantartó szervezetekre korlátozták? A cél az lenne, hogy bizonyos feladatokat a tulajdonosok/pilóták is képesek legyenek elvégezni.

Válasz: Egyetértünk azzal, hogy ez a kijelentés túl korlátozó volt. Az M rész és a 145. rész követelményeit felülvizsgáltuk, és a szükséges helyeken módosítottuk (lásd a jelen Véleményhez csatolt 2042/2003 sz. módosítástervezetet), hogy látható legyen, hogy ezek szintén jóvá hagyott adatok, és az M rész és a 145. rész követelményeinek megfelelően használhatók fel.

Légi jármű repülési utasítás/Légi jármű repülési utasításának kiegészítése (AFM/AFMS) és Folyamatos légi alkalmassági utasítás (ICA)

Szükségesnek tartjuk a megfelelés elfogadható módozatai/útmutató anyag kiadását, hogy biztosítható legyen mind az első kiállítás, mind a felülvizsgálatok során egy minimumszint elérése. Emellett útmutató szükséges a légi jármű repülési utasításában történt módosítások besorolására, különösen azon kérelmezők számára, akik úgy döntenek, hogy a 21A.14(b) és (c) pontnak történő megfelelést bizonyítják. Emellett útmutató szükséges a 21A.381(c) 4. és 5. ponttal kapcsolatosan is.

Válasz: Az ICA egy külön erre a célra létrehozott, folyamatban lévő feladat tárgyát képezi (MDM.056). Megjegyzendő, hogy a 01/2010 sz. Vélemény az összes DOA-val kapcsolatban bevezette a légi jármű repülési utasítás bizonyos változtatásainak jóvá hagyási lehetőségét. A légi jármű repülési utasítás változtatásainak besorolására vonatkozó útmutató anyag az NPA16-2006 sz. értesítő eredményeképpen születő döntéssel lesz kiadva.

21A.367(a)

Útmutató anyag szükséges annak tisztázására, hogy mi számít jelentős változtatásnak.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.377(c)2

A helyesbítő intézkedésre adott idő nem áll összhangban a Bizottság 1194/2009/EK (2009. november 30.) sz. rendeletével.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.381(d)

Szükséges ez a követelmény? Nem írták már elő a típusalkalmassági bizonyítvány/kiegészítő típusalkalmassági bizonyítvány rendelkezései?

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.439 és 21A.441

Meg kell határozni a tulajdonos által gyártott alkatrészekre vonatkozó enyhítéseket, legalább a szabványos változtatásnak minősíthető esetekre.

Válasz: Nem fogadtuk el. Az alkatrészek gyártása és forgalomba hozatala nincs összekapcsolva. A 21A.307(b) bekezdés szerint 1-es számú EASA-nyomtatvány nélkül elfogadható alkatrészeket vagy hasonlóképpen a szabványos javításokhoz és szabványos változtatásokhoz kapcsolódó alkatrészeket az előírás szerint nem gyárthatja a tulajdonos. Az M részben és 145. részben található jelenlegi követelmények továbbra is alkalmazhatók.

Árva légi járművek

Bár az NPA eredetileg nem szándékozott az árva légi járművekkel kapcsolatos kérdésekkel foglalkozni, javasolt ezen szabályalkotási tevékenységet ezen légi járművekre vonatkozó egyedi útmutatók megalkotására is felhasználni. A feldolgozandó kérdések többek között az alábbiak:

– Az alkatrész- és anyagpótlásra vonatkozó útmutató (hivatkozás az FAA AC 23-27 sz. („Régi légi járművek alkatrész- és anyagpótlása” c.) körlevélre);

– Az alkatrész- és anyagpótlásokat hasonló típusú légi járműveken korábban már jóváhagyhatták. Amennyiben a beszerelés (és ha van ilyen, a gyártás) a korábbi jóváhagyásnak megfelelő módon történik, azok a jóváhagyások egy hasonló légi járművön történő jóváhagyás alapjaként szolgálhatnak. Ebben az esetben azonban a kérvényezőnek rendelkeznie kell valamennyi korábbi jóváhagyás adataival – beleértve a folyamatos légi alkalmasságra vonatkozó minden utasítást –, vagy a hiányzó adatokat egy elismert jogi személy (pl. minősített jogi személy, DOA/ADOA stb.) segítségével pótolnia kell. Alternatívaként az Ügynökség/minősített jogi személy értékeli a kérvényező szakértelmét, felmérve, hogy az megfelelően ismeri-e a módosított vagy javított légi járműtípusban megtestesített tervezési alapelveket.

– A típusalkalmassági bizonyítványnak megfelelő alkatrészek először is nagyon nehezen fellelhetők (kis mennyiségek, hosszú szállítási határidők, elavult termékek stb.), nem is beszélve az 1-es számú EASA-nyomtatvánnyal rendelkező alkatrészekre vonatkozó útmutatásról a régi vagy használt (újraépített, nagyjavított vagy újraminősített) alkatrészek beszerelésére vonatkozóan. Megfontolandó, hogy a típusalkalmassági bizonyítványban szereplő alkatrészek esetleg elavultak lehetnek, vagy rendelkezésre állhatnak egyéb alkatrészek, amelyek műszakilag fejlettebbek és megbízhatóbbak.

Válasz: Az Ügynökség megköszöni a hozzászóló javaslatát, de úgy érzi, hogy ez jelen feladat hatáskörén kívül esik.

(10) Egy magánszemély az alábbi hozzászólásokat tette:

21A.14 (b) és (c)

Kérdéses, hogy a 2000 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű vitorlázó repülőgépeket figyelembe kell-e venni a 21A.14(b) pontban. Aggodalmának ad hangot a 21A.14(c) bekezdésben választható lehetőségként megadott tanúsítási program végrehajtásával kapcsolatban. Nagyon erősen támogatja a megfelelés egyszerűsített elfogadható módozatait, amellyel bizonyítható az európai könnyű légi járművekkel (ELA) kapcsolatban a tervező szervezetek teljes tanúsításának (teljes DOA) való megfelelés.

Válasz: Lásd a holland polgári légügyi hatóságnak adott választ a 2000 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű vitorlázó repülőkre vonatkozóan (21A.98 bekezdés). A 01/2010 sz. Vélemény a tanúsítási programot mint a tanúsítás alapvető követelményét vezette be (lásd a 21A.20 bekezdést): a 21A.20(b) pont egyértelműen úgy tervezi, hogy ez egy munkadokumentum lesz a teljes tanúsítási folyamat alatt. Emellett a 21A.14(c) bekezdésben meghatározott légi járművek egyedi esetében az Ügynökségnek jóvá kell hagynia a tanúsítási programot. Az Ügynökség köszöni, hogy a hozzászóló támogatja a DOA-nak történő megfelelés egyszerűsített elfogadható módozatait.

Szabványos változtatások és javítások. Ehhez semmit sem lehet hozzáfűzni, mert ez a légialkalmassági előírás még áll rendelkezésre.

Válasz: A Vélemény vezeti be az elvet. A légialkalmassági előírást az MDM.048 sz. feladat keretében adják ki konzultációra.

21A.112B Az alkalmasság bizonyítása. Aggodalmának ad hangot a 21A.112B bekezdésben választható lehetőségként megadott tanúsítási program végrehajtásával kapcsolatban.

Válasz: A 01/2010 sz. Vélemény a tanúsítási programot mint a tanúsítás alapvető követelményét vezette be (lásd a 21A.20 bekezdést): a 21A.20(b) pont egyértelműen úgy tervezi, hogy ez egy munkadokumentum lesz a teljes tanúsítási folyamat alatt. Emellett a 21A.14(c) bekezdésben meghatározott légi járművek egyedi esetében az Ügynökségnek jóvá kell hagynia a tanúsítási programot.

21A.307 Alkatrészek és berendezések kibocsátása beszerelésre. A (c) bekezdés mintha eltörölné a (b) bekezdésben meghatározott korlátozásokat. Nem támogatja az ELA1 és az ELA2 kategória kritikus alkatrészekre vonatkozó követelményei közötti különbséget.

Válasz: A 21A.307 bekezdést átírtuk, és a CRD 21A.307(c) bekezdése hibás volt.

Továbbá általános véleményként szeretném tudni, hogy hány légi jármű-tulajdonos lesz képes vállalni a felelősséget az alkatrész vagy berendezés jóváhagyott terveknek való megfeleléséért, és ez mennyiben jelent könnyebbséget, ha az alkatrész egyébként is beszerezhető a piacon?

Tehát hol itt az egyszerűsítés?

Úgy gondolom, hogy igenis van lehetőség az 1-es számú EASA-nyomtatványok kiállításának korlátozására anélkül, hogy a repülésbiztonsági szint csökkenne. Ha figyelembe vesszük a mind az ELA1, mind az ELA2 kategóriájú légi járművekben található nem kritikus alkatrészek nagy számát, ezekhez az alkatrészekhez elegendő egy (DOA-val vagy akár csak alkatrész-jóváhagyással rendelkező) gyártó által kiállított egyszerű megfelelési tanúsítvány.

Amennyiben tehát az EASA úgy tekint a tulajdonosok által gyártott alkatrészek problémájára, hogy az elsősorban a régi és „árva” légi járművekre vonatkozik, amelyekhez nehéz cserealkatrészeket beszerezni, javasolom, hogy tekintsék át a jelenlegi FAA-követelményeket (FAR 21.303(a)(2) stb.)

Válasz: Úgy hisszük, sok tulajdonos képes ilyen „felelősséget” felvállalni. Egy ilyen példa a reakcióban is említett alkatrészek: az eredeti, POA-val nem rendelkező szállító gyártotta egy

légijárműhöz, megfelelési nyilatkozattal. Ezek nem az 1-es számú EASA-nyomtatvánnyal lettek kiadva, de a jóváhagyott tervezési adatoknak megfelelően lettek legyártva. A 21A.307 pont javasolt változtatásával ezek beszerelése – alkalmazhatóságuk bizonyos korlátozásával – véleményünk szerint nem jár repülésbiztonsági kockázatokkal.

L ALFEJEZET – A 21A.14(b) és (c) pontban meghatározott légijárművek tervezéséért és gyártásáért felelős szervezetek összevont tanúsítása

A 21. rész G és J alfejezeteinek vonatkozó bekezdéseit minden lényeges technikai változtatás nélkül átmásolták az L alfejezetbe.

Elegendő lett volna néhány „adminisztratív” bekezdés a CRD 5. bekezdésének magyarázatával, ezzel elkerülhető lett volna a témában a jövőben várható módosítások körüli bizonytalanság.

A DOA és a POA még egy összevont tanúsítvánnyal is két külön dolog. A követelmények keveredése nem teszi könnyebbé a feladatot.

Válasz: Az Ügynökség egyetért abban, hogy a javasolt L alfejezet nem hoz lényeges változást a DOA-ra és a POA-ra vonatkozó követelményekben. Az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyében is fennáll a lehetőség a DOA felelősségének az Ügynökségre történő átruházására. Ezért a következtetés az, hogy az L alfejezet nem nyújt elegendő előnyt, és túlbonyolítja a szabályokat, ahogyan azt a hozzászólás is megfogalmazta. Az Ügynökség úgy határozott, hogy az L alfejezetet visszavonja.

21A.432B Az alkalmasság bizonyítása. A (b) bekezdésben a „jelen alfejezetnek történő megfeleléshez szükséges tervezési gyakorlatok, erőforrások és tevékenységi sorrend...” az Ügynökséggel kötött megállapodással legyenek megszerezhetőek.

A (c) bekezdésben a „jelen résznek történő megfeleléshez szükséges tervezési gyakorlatok, erőforrások és tevékenységi sorrend...” egy tanúsítási program jóváhagyásával legyenek megszerezhetőek.

Nehéz megérteni a különböző, de ugyanahhoz az eredményhez vezető eljárások közti különbséget, és azt, hogy az hogyan érhető el pusztán egy tanúsítási programmal.

Válasz: A (b) bekezdésben egy APDOA-ra történik hivatkozás (az eljárások nem a tárgyat képező javításra vonatkoznak), míg a (c) bekezdésben a tanúsítási program jóváhagyása az, amely pontosan a tárgyat képező javításra vonatkozik.

21A.112B Az alkalmasság bizonyítása

Ugyanazon alapvető megjegyzések, mint a 21A.14(c) bekezdésben.

Válasz: A 01/2010 sz. Vélemény a tanúsítási programot mint a tanúsítás alapvető követelményét vezette be (lásd a 21A.20 bekezdést): a 21A.20(b) pont egyértelműen úgy tervezi, hogy ez egy munkadokumentum lesz a teljes tanúsítási folyamat alatt. Emellett a 21A.14(c) bekezdésben meghatározott légijárművek egyedi esetében az Ügynökségnek jóvá kell hagynia a tanúsítási programot.

21A.710 A repülési feltételek jóváhagyása

A repülési engedély kiállítása egyaránt érinthet olyan légijárműveket, amelyeknél nem bizonyított a szabályozásoknak történő megfelelés, valamint olyan kérvényezőket, amelyek alkalmassága nem nyert bizonyosságot.

Őnök valóban minden további ellenőrzés nélkül elfogadnának repülésbiztonsági repülési feltételeket ilyen esetekben is?

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

(11 & 12) A cseh Könnyű Légijárművek Szövetsége (Light Aircraft Association, LAA), valamint az Európai Könnyűlégijármű-gyártók Szövetsége (Light Aircraft Manufacturers Association Europe, LAMA Europe) hasonló hozzászólásokat tett. A szöveget módosítottuk, hogy lehetőség szerint elkerüljük az ismétléseket.

Borító – Ez a CRD nem teljes, és nagyon későn lett kiadva.

Az LAA és a LAMA nem elégedett azzal, ahogyan az EASA ezt a nagyon fontos NPA-t kezelte.

A CRD KÉT ÉVVEL az eredeti 2008-07 sz. NPA-ra érkezett hozzászólásokra rendelkezésre álló idő leteltét követően lett kiadva!!! Emellett nem tűnik fel jó fényben, hogy a CRD a szabadságot az időszak alatt lett kiadva, különösen, hogy ilyen későn adták ki. A késői kiadással az a probléma, hogy már csaknem elfelejtette mindenki, hogy miről is lenne szó...

Az idő gyorsan szalad... 2005-ben megírták az MDM032 sz. feladat-meghatározásának első vázlatát. Most már 2010 vége közeledik, és mit látunk? Az EASA 843 hozzászólást kapott. Ennek ellenére úgy hisszük, hogy ez nem indokolja a CRD elkészítéséhez szükséges ennyire hosszú időt.

Nem elfogadható, hogy a CRD-t két részre bontották, és csak az I. részt adták ki határidőre. Mit gondolnak, hogyan tudunk hozzászólni egy ilyen fontos javaslatához anélkül, hogy láthatnánk a második részt?

Úgy véljük, hogy jelen CRD második részét azonnal ki kell adni, és az I. rész hozzászólásainak határidejét ennek megfelelően kell módosítani.

Válasz: A CRD-k két részletben történő kiadása nem az Ügynökség általános gyakorlata, de megvolt az az előnye, hogy így a késelem egy része behozható. Nagy figyelmet fordítottunk arra, hogy a CRD I. részében pontosan adjuk vissza a főbb hozzászólásokat, valamint hogy olyan Véleményt adjunk ki, amely valamennyi hozzászólás általunk történt áttekintésének eredménye. Ezért az I. rész jó alapot nyújt arra, hogy felmérjük a Véleményre adott reakciókat, és valószínűleg könnyebben olvasható dokumentum, mint a CRD 500 oldalt kitevő II. része.

A II. részt kiadtuk, és tartalmazza a CS-LSA vázlatát, amelyet 2011 elején fogad el az ügynökség.

Az Ügynökség tisztában van vele, hogy túl hosszú ideig tartott a kérdés feldolgozása, melynek oka elsősorban erőforrás-hiány volt, azonban ezt az időt arra is használtuk, hogy előkészítsük a BR.010 sz. feladatot (Tanulmány elindítása az ELA1 kapcsán tanultak felmérésére és a szuperkönnyű légijárművekre vonatkozó nemzeti szabályozások áttekintésére), valamint hogy erősítsük az FAA-vel történő együttműködést ezen a területen, és hogy további információkat szerezzünk arról, mik a könnyű sportrepülőgépekkel kapcsolatos szabályok tapasztalatai az Amerikai Egyesült Államokban. Az Ügynökség szeretné aláhúzni, hogy a késelem semmilyen módon sem köthető ahhoz, hogy nem értenék meg a kiséges repülés fontosságát és elsődlegességét, ahogyan ezt az M részre vonatkozó könnyítések, az L licenccel foglalkozó Vélemény, valamint a repülőszemélyzetek szakszolgálati engedélyével (beleértve a kiséges szakszolgálati engedélyt) foglalkozó Vélemény is mutatja.

4. oldal (a) – Általános vélemény (LAMA Europe)

A SIKERES REPÜLŐGÉIPAR A KISGÉPES (SZABADIDŐS) REPÜLÉSEN NYUGSZIK!

Minden pilóta kisrepülőgépen kezd repülni, nem pedig Airbuson, Boeingon vagy Eurofighteren. A 600 000 hobbipilóta (a European Air Sports szerint) – beleértve a siklóernyősöket, a sárkányrepülőket, az ultrakönnyű légijárművek pilótáit, a vitorlázórepülőket, a hőlégballonosokat és a könnyű motoros légijárművek pilótáit – adja meg a nagy ügyfélkör nyújtotta előnyt az európai és amerikai légiközlekedési iparnak. Az aerodinamikának, a repülés mechanikájának, a

mechanikának, a repülés gazdaságosságának és környezetre gyakorolt hatásának megértéséhez tapasztalat szükséges, és ez a tapasztalat a szabadidős repüléssel szerezhető meg. Ahhoz, hogy valaki lelkesedjen azért, hogy a repülésben dolgozzon, először kapcsolatba kell kerülnie a repüléssel, és tapasztalatot kell szereznie. Ahhoz, hogy valaki képes legyen használható nagy légi járműveket tervezni, először saját maga kell, hogy megtapasztalja, mi áll a repülés hátterében, és miket kell figyelembe vennie.

A hivatalos szervek az Amerikai Egyesült Államokban ezt már évekkel ezelőtt felismerték. Felismerték, hogy nagyon nehéz elegendő számú és megfelelő képesítésű munkavállalót csábítani a nagygépes repülés területére. Úgy találták, hogy a kisgépes repülésben (a légi járművek és a pilóták számában) tapasztalható stagnáló növekedés a kis légi járművek beszerzési és üzemeltetési költségei emelkedésének egyenes következménye.

Erre válaszképpen az Amerikai Egyesült Államokban 2004-ben elindították az LSA (Light Sport Aircraft, kis sportrepülőgépek) programot, amelynek világos célja a magánrepülőgépes és szabadidős repülés kezdeti költségeinek jelentős csökkentése volt. Ezt úgy érték el, hogy meghatároztak egy nem bonyolult légi jármű-kategóriát, amely lehetővé teszi a légi járművek regisztrációját a gyártó saját nyilatkozata alapján, hogy a légi jármű megfelel az elfogadott iparági szabványoknak (ASTM szabvány). A rendszerrel ésszerűen csökkentek a repüléshez szükséges képzési és egészségügyi követelmények.

Ennek célja a repülő társadalom zsugorodásának visszafordítása és így a repülőgépipar bázisának megtartása volt, és öt évvel az új szabályok bevezetését követően világosan bebizonyosodott, hogy a megoldás teljesen helyes volt, és a kívánt eredményeket hozta. Azonnal növekedni kezdett a pilóták és a légi járművek száma, ezzel együtt pedig a nagy légi közlekedési vállalatok rendelkezésére álló erőforrások is növekedtek.

Az Amerikai Egyesült Államokban bevezetett modellt mostanra számos más ország lemásolta, néhol kisebb változtatásokkal, a nemzeti sajátosságoktól függően. Ezek között ma már ott vannak a legnépesebb országok is: Kína és India. Hasonló programokat indítottak, hogy megteremtsék jövőbeli légi közlekedési iparuk alapját.

Ma a könnyű sportrepülőgépek piacának egyértelmű vezetői az Európában működő vállalatok.

Az irónia az, hogy nálunk nincs hasonló rendszer, amely lehetővé tenné, hogy ezek az LSA-szabályozás szerint épült légi járművek Európában repülhessenek.

Az ELA-kategóriák kidolgozásának bejelentésére sokan azt remélték, hogy ez ígéretnek vehető ennek az európai megfelelőjére. Azonban amíg az ELA jelentős könnyítést nyújt néhány légi jármű-kategóriában, a könnyű kétüléses sportrepülőgépek esetében az eredmény egy sokkal nagyobb terheléssel járó folyamat a tervezés, a gyártás és az üzemeltetés területén, mint az Amerikai Egyesült Államok LSA-rendszere.

Jelenleg sokan úgy hiszik, hogy a helyes válasz egy külön kategória létrehozása a 600 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű légi járművek számára, és az LSA (könnyű sportrepülőgépes) rendszernek az eredetit leginkább megközelítő módon történő átvétele.

Válasz: Az MDM.032 sz. feladat tárgyköre szélesebb, mint az LSA, de egyszerűsítéseket javasol a 21. részhez. A BR.010 sz. feladat meghatározza, hogy az ELA1 kategória egy részhalmazába tartozó légi járművek esetében hogyan lehet túlmenni a 21. rész könnyítésein.

(LAA) Sajnálatos módon a jelen CRD azt mutatja, hogy az EASA rosszul áll hozzá a sport- és szabadidős célú repüléshez. Véleményünk szerint a sport- és szabadidős célú repülést nem lehet a közforgalmi repüléssel megegyező módon kezelni.

Egyre inkább szembetűnik, hogy még mindig nem kapjuk meg, amit akarunk, és amire szükségünk van – egy egyszerű LSA-t (könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó légialkalmassági előírást).

Úgy gondoljuk, hogy az EASA jelenlegi szabályozási kísérlete nem nyújtja azt, ami szerintünk a sport- és szabadidős célú repülés továbbfejlesztéséhez szükséges. Véleményünk szerint az LSA a repülés belépő kategóriájává válhat. Tagjaink igényeit szem előtt tartva úgy gondoljuk, hogy az EASA létre kell, hogy hozzon egy önálló LSA kategóriát, amely a lehető legnagyobb mértékben kompatibilis az Amerikai Egyesült Államok LSA-rendszerével.

Ennek pozitív következménye lehetne egy világméretű LSA-rendszer kialakulása, amely hosszú távú célunk.

Az AirVenture 2010 értekezleten Randy Babbitt, az FAA felügyelője kijelentette, hogy az LSA repülésbiztonsági mutatói jobbak a vártnál. Úgy gondoljuk, ez bizonyítja, hogy az Amerikai Egyesült Államok saját nyilatkozaton alapuló LSA-elgondolása józan karbantartási szabályozásokkal karöltve nem okoz repülésbiztonsági problémát. Mivel az Amerikai Egyesült Államokban repülő különleges könnyű sportrepülőgépek 65%-a Európából származik, meggyőződésünk, hogy ugyanez a rendszer használható lenne Európában is.

Az önálló LSA elgondolása működőképes lehet – az önálló nem szükségszerűen jelenti azt, hogy az EASA-n kívüli, hanem csak azt, hogy különleges helye van az EASA-szabályok hierarchiájában.

Ugyanígy történt az Amerikai Egyesült Államokban is, ahol az FAA segített az LSA kategóriának az FAA-szabályokon belüli kidolgozásában, megtartotta az ellenőrző funkciót, de közvetlenül nem felügyeli a kategóriát.

Tisztában vagyunk vele, hogy ez az Alaprendelet változtatását tenné szükségessé.

A cseh LAA kész segítséget nyújtani egy ilyen változtatás előkészítésében.

Válasz: Nagyra értékeljük az EASA-nak a BR.010 sz. feladathoz felajánlott segítséget. Az MDM-032(e) feladatban javasolt, a 21. rész keretein belül eső változások valóban nem érik el azt a célt, amelyet a cseh LAA kíván. Az FAA LSA-szabálya azonban csak az MDM.032(e) feladat részhalmaza, és nem felel meg az egész 2000 kg-ot meg nem haladó tartományhoz.

4. oldal – EASA-díjak és -illetékek

A cseh LAA és a LAMA Europe örvend, hogy az EASA felhívja a Bizottság figyelmét... de attól tartanak, hogy elkésett, mert a díjak és illetékek mértéke már most is nagy problémát jelent számos kisvállalatnak. Az EASA díjainak és illetékeinek alapja az a rendelet, amely előírta, hogy az EASA teljes mértékben legyen önfenntartó azon díjakból és illetékekből, amelyeket beszedni jogosult. A jelenlegi költségek már most jelentős terhet rónak a kisvállalatokra. Ezek a cégek általában évi 10–150 légi járművek gyártanak, éves forgalmuk 1–30 millió euró között mozog, és a jelenlegi díjak és illetékek mellett alig lehetséges a fennmaradásuk.

A díjak és illetékek problémája évek óta ismert, és politikai szinten (= Bizottság) kell dönteni róla a lehető leghamarabb.

Válasz: Tudomásul vettük.

4. és 7. oldal – CS-23: Könnyű légi járművek 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegig

A cseh LAA és a LAMA Europe úgy véli, hogy ezt a szabályt nem szükséges létrehozni. Valójában a szuperkönnyű légi járművek légi alkalmassági előírása kiterjeszthető 4 személyig és 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegig. Véleményünk szerint az a magyarázat, miszerint

azért van szükségünk a szabályra, mert... a jelenlegi túlnyomó része... nem érvényes, mert az ELA-rendszert új légijárművekre dolgozzák ki, nem pedig a jelenlegiekre.

Egyébként pedig annyi alkalmazandó szabály vonatkozik az 1200 kg-ot meg nem haladó legnagyobb felszállótömegű kategóriára, hogy kívánatos lenne a számukat csökkenteni ahelyett, hogy növelnék!

Ehelyett jobb lenne, ha az EASA létrehozna egy jó, az ASTM szabványon alapuló, könnyű sportrepülőgépekre (LSA) vonatkozó rendszert. Ismert, hogy az FAA szintén egy az ASTM szabványon alapuló rendszer kidolgozását fontolgatja a FAR-23 kategóriára. Talán ez lehetne a követendő út, és a könnyű sportrepülőgépekre vonatkozó CS-23 kidolgozása helyett jobb lenne együttműködni az FAA-vel az ASTM rendszeren, és a világon egységes repülési szabványokat alkotni.

Válasz: Jelenleg úgy hisszük, hogy a FAR 23. rész 7. módosítása megfelelő, bevált szabvány egyes légijárművek esetében. Hosszabb távon tervezzük a különböző szabványok felülvizsgálatát az FAA-vel közösen, amely ugyanakkor tanúsítás-előrehaladási tanulmányt (Certification Progress Study, CPS) végzett a 23. részről.

9. és 10. oldal – Minősített jogi személyek

Néhány könnyűsportrepülőgép- és szuperkönnyűrepülőgép-gyártó, valamint a cseh LAA részt vett az „EASA-tanulmány a tanúsítási feladatok kiszervezéséről” című tanulmányban, amelyet a Steria Mummert Consulting végzett.

Felhasználták a tanulmány eredményeit ehhez a CRD-hez?

Miért nem tették közzé a tanulmányt?

Válasz: Az Ügynökség köszöni Önöknek és a többi iparági szereplőnek, hogy részt vettek a tanulmányban.

A jelentés egy belső jelentés, amelyet az Ügynökség arra használ, hogy jobban megismerje lehetőségeit a kiszervezésre. Ahogy fent is leírtuk, az Ügynökség az Igazgatótanács döntésének felülvizsgálatát tervezi a kiszervezésről. A jelentést emiatt a jelenleg is folyó kényes belső egyeztetés miatt nem tettük még közzé.

A tanulmányt nem használtuk fel ehhez a CRD-hez, mivel a CRD egyszerűen csak az Ügynökség munkájával foglalkozik, hogy naprakész állapotba hozza az Igazgatótanács kiszervezési politikáját.

10–11. oldal – 7. Olyan alkatrészek, amelyekhez nem szükséges az 1-es számú EASA-nyomtatvány

Ezt a javaslatot a hozzászólások közzététele nélkül nem lehet ellenőrizni. A cseh LAA és a LAMA Europe nem ért egyet a javasolt megoldással.

Javasoljuk, hogy legalább az ELA1 kategória esetében ne legyen követelmény az 1-es számú EASA-nyomtatvány használata.

Válasz: A beérkezett hozzászólások kevésbé liberális javaslatot eredményeztek az ELA1 kategóriára, amely csillapítja az ezen alkatrészek kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célú forgalmazása körüli vitát. Ez elfogadható kompromisszumot javasol, és különbözik az Önök javaslatától, amely tovább szűkítené az 1-es számú EASA-nyomtatvány használatát. A következő szakasz, amellyel szándékaink szerint a BR.010 sz. feladat foglalkozik, különböző megoldásokra tesz majd javaslatot.

11. oldal – Változások az alkatrészek jelölésében és nyomon követhetőségében –

A cseh LAA és a LAMA Europe azt hitte, hogy az eredeti változtatások összhangban állnak azzal a tervvel, hogy csökkenteni kell a gyártókra nehezedő terheket, ez viszont homlokegyenest az ellenkezője.

Mivel nem láthatjuk a II. részben található hozzászólásokat, nem értünk egyet a 21A.804 és 21A.805 pontokban javasolt változtatásokkal.

Válasz: Időközben közzétettük a CRD II. részét, amely megmutatja, hogy a nyomon követhetőség és a jóváhagyott tervezési adatokkal történő összekapcsolhatóság miatt meg kell tartani az alkatrészek jelölését.

11. oldal – 8. A CS-LSA változásai

A cseh LAA és a LAMA Europe üdvözi az ASTM F2245-ön alapuló Légialkalmassági előírás könnyű sportrepülőgépekre (CS-LSA) megalkotását.

Sajnálatos módon azonban nem fűzhetünk hozzászólásokat a témához, mivel a CS-LSA, amely a II. részben lesz közzétéve, még nem ismert.

Válasz: A CS-LSA-hoz a CRD II. részében lesz lehetőség hozzászólni. Ezeket a hozzászólásokat még a CS-LSA 2011 elején történő kiadása előtt áttekintjük.

13. oldal – 9. Szabványos változtatások és javítások

A cseh LAA és a LAMA Europe üdvözi ezt a bejelentést, ugyanakkor tartunk tőle, hogy ennek az FAA AC 43-13 1B és 2B ponton alapuló külön légialkalmassági előírásnak az elkészítése túl sokáig tart.

Válasz: Az Ügynökség köszöni a támogatást. Jelenleg úgy tervezzük, hogy az MDM.048 sz. feladat 2011-ben indul, és 2013 második negyedévében ér véget. Minden lehetőséget megvizsgálunk, hogy ezeket a feladatokat a lehető legnagyobb mértékben felgyorsítsuk.

13–14. oldal – 10. Egységesítés az FAA-vel

A cseh LAA és a LAMA Europe üdvözi a bejelentést. Úgy véljük, hogy a könnyű sportrepülőgépek esetében a legjobb megoldás az egész világon egységes könnyű sportrepülőgép-rendszer létrehozása lenne az ASTM szabványon alapuló közös műszaki szabványokkal.

Válasz: Az Ügynökség köszöni a támogatást azzal a bejelentéssel kapcsolatban, hogy az EASA hosszú távon egységesíteni szeretné az LSA-t az FAA (és egyéb hatóságok) előírásaival, szorosán együttműködve az FAA-vel az általuk készített FAR-23 CPS tanulmány utómunkáiban és az ASTM-folyamatban.

(13) Az Egyesült Királyság Könnyűlégijármű-szövetsége (Light Aircraft Association UK)

III. magyarázó megjegyzés (2. o.)

Mivel jelen CRD II. része még nem lett kiadva, a kép nem teljes, így nem tudunk teljes reakciót adni.

Válasz: A CRD-k két részletben történő kiadása nem az Ügynökség általános gyakorlata, de megvolt az az előnye, hogy így a késelem egy része behozható. Nagy figyelmet fordítottunk arra, hogy a CRD I. részében pontosan adjuk vissza a főbb hozzászólásokat, valamint hogy olyan Véleményt adjunk ki, amely valamennyi hozzászólás általunk történt áttekintésének eredménye. Ezért az I. rész jó alapot nyújt arra, hogy felmérjük a Véleményre adott reakciókat, és valószínűleg könnyebben olvasható dokumentum, mint a CRD 500 oldalt kitevő II. része.

a) 2) szakasz (5. o.)

Az LAA általánosságban támogatja az Alaprendelet módosításáról szóló további konzultációra tett javaslatokat, de ezt a konzultációt nagyon gyorsan meg kell tartani: végül is a 14-2006 sz. ANPA-t négy éve kiadták, és az arra adott válaszok mind az Alaprendelet módosítását követelték. Az iparágban olyannyira vágyott megújulás elősegítése érdekében az EASA-nak gyorsan kell cselekednie, hogy olyan környezetet teremtsen a szuperkönnyű légi járművek tervezői és gyártói számára, ahol a jelenlegi DOA/POA-rendszerekben a kiadások és erőforrások területén jelentkező korlátok nélkül cselekedhetnek a végfelhasználó számára arányos költségek és üzemeltetési haszon mellett.

b) szakasz (6. o.)

Az LAA általánosságban véve támogatja a 2008-07 sz. NPA-hoz képest elvégzett módosításokat. Csak ismételni tudjuk, hogy az iparágak szüksége van arra, hogy ezek a javaslatok elérhetőek legyenek. Az új CS-LSA-t, a könnyű repülőgépre vonatkozó CS-23-at, valamint a „Szabványos változtatások és javítások” légialkalmassági előírást az átdolgozott CS-VLA-val és CS-22-vel együtt a lehető leghamarabb ki kell adni (legkésőbb akkor, amikor a 21. rész módosításait kiadják).

Válasz: Az Ügynökség megköszöni a hozzászóló támogatását, és azt javasolja, hogy a különböző utómunka-feladatokat (pl. MDM.032(d) és BR.010) a kiadott szabályalkotási tervezet szerint végezzék. Keressük annak módoszatait, hogy ezeket amennyire lehet, felgyorsítsuk. Az első szabványt, a CS-LSA-t 2011. elején adjuk ki. Egyéb „szabványok” különleges feltételek mellett lesznek alkalmazva.

b) 6) szakasz (9. o.) (Minősített jogi személyek)

Nagyra értékelnénk, ha a „pályázati felhívások” ebben az esetben szélesebb körben lennének elérhetőek. Az a gyakorlat, hogy egy felhívást bejelentés nélkül megjelentetnek a saját honlapjukon, nem segít semmit. Elképzelhető lenne egy olyan e-mail-es értesítő rendszer, ahol minden feliratkozónak küldenek egy e-mailt, ahányszor csak közzétesznek egy pályázati felhívást?

Válasz: A nyílt pályázati felhívásokat az EU Hivatalos közlönyének kiadóhivatala teszi közzé, és kiadás után az [EASA beszerzési honlapján](#) is megjelennek. Az EASA honlapján nem lehet e-mail-es értesítőre feliratkozni.

Fel lehet viszont iratkozni a Pályázatok Elektronikus Adatbázisába (Tenders Electronic Database, TED), ahol az Európai Unió valamennyi pályázati felhívását közzéteszik a hivatalos EU-nyelveken. Tájékoztató és útmutató a hozzáférésről, valamint az egyéni keresési profilokon alapuló értesítésekről itt érhető el: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt (Német Szövetségi Légügyi Hivatal)

Általános rész

A dokumentumban számos bekezdés hivatkozik a 21A.14 (b) vagy (c) bekezdésre az alábbi szöveggel: „a 21A.14(b) és (c) bekezdésben meghatározott légi járművek”. Jól értelmezzük-e, hogy ez a megfogalmazás a légi jármű-kategóriát határozza meg, és nem azt jelenti, hogy a légi jármű terveit valójában a 21A.14 (b) vagy (c) bekezdés alapján hagyták jóvá? A kérdésre adott válasz segít annak megértésében, hogy vajon az új rendszer előnyei (pl. az L alfejezet szerinti gyártás, a tulajdonos által gyártott alkatrészek) olyan légi járművekre is vonatkoznak-e, amelyek terveit a szabálymódosítás előtt vagy egy teljes jóváhagyással rendelkező DOA nyújtotta magasabb szabvány alapján lettek jóváhagyva.

Válasz: Ha „a 21A.14(b) vagy (c) bekezdésben meghatározott légi járművek”-re történik utalás ezekben a követelményekben, akkor az adott bekezdésben említett termék-kategória

meghatározásáról van szó, ezért a már a jelenlegi szabályok alapján jóváhagyott termékekre is alkalmazható lenne. A Véleményben a hivatkozást – ahol előfordult – felváltja az ELA1 és az ELA2 kategória, amelyek meghatározása jelen, a 1702/2003 sz. dokumentum javasolt változtatásairól szóló Véleményben található.

21A.14 (b) és (c)

Ezek a bekezdések kitérnek a motorokra és légcsavarokra is. Milyen a viszonyuk az L alfejezettel, valamint a 21A.307 (b) és (c) bekezdéssel, ha a tervek a légijármű terveinek részei, vagy ha a terveket egy tervező szervezet a J alfejezet alapján már jóváhagyta? Lehet például a 21A.14 (b) vagy (c) bekezdés alapján, az L alfejezet szerint motort gyártani egy légijárműhöz? Az ilyen motor egyes alkatrészei gyárthatók a légijármű-tulajdonos felelőssége alatt?

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólásnak ez a része már nem aktuális.

Az alkatrészek 1-es számú EASA-nyomtatvány nélkül történő forgalomba hozatalával kapcsolatban a cél valóban az, hogy engedélyezzék ezen alkatrészek beszerelését, ha megfelelnek a jóváhagyott tervnek. Például a légijárművel jóváhagyott motor alkatrészei beszerelhetők a légijármű-tulajdonos felelősségére.

21A.377 (b) és (c)

A B szakasz – Anyagok a G alfejezethez című részben a 3. szintű határozatot nemrég törölték. Ebben a bekezdésben újra megjelenik.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.353 (b)

Egy L alfejezet szerinti összevont tanúsítással rendelkező tervező és gyártó szervezet az elsődleges feladatköre mellett nem lenne képes egy másik tervező szervezettel tervező szervezeti – gyártó szervezeti megállapodást aláírni.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.383 (c)

A „21A.307 bekezdés szerinti” hivatkozást a G alfejezet vonatkozó szövegéből néhány éve törölték, mert nem tenné lehetővé az 1-es számú EASA-nyomtatvány szerinti „csak megfelelést” / „prototípust”.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.385 (n)

A hivatkozás megváltoztatandó „a 21A.383(f) bekezdés szerinti előjogok”-ról „...21A.383(e) bekezdés”-re.

Válasz: Az Ügynökség úgy határozott, hogy visszavonja a javasolt L alfejezetet, ezért a hozzászólás már nem aktuális.

21A.439 Javításhoz felhasznált alkatrészek gyártása

A bekezdésnek foglalkoznia kellene a légijármű-tulajdonos felelősségére gyártott alkatrészek lehetőségével is, különben ellentmondana a 21A.307 (b) és (c) bekezdésnek.

Válasz: Nem fogadtuk el. A 21A.307 bekezdésnek nem célja a karbantartási követelmények megváltoztatása. Ez kívül esik jelen szabályalkotási feladat hatáskörén.

A teljes L alfejezet

Nem látjuk, hogy az L alfejezet bevezetése valós előnyökkel járna.

- Ahogy a 21A.377 (b) és 21A-383 (c) bekezdés már megmutatta, nagy a kockázat, hogy ez az alfejezet véletlenül ellentmond a J vagy G alfejezet vonatkozó követelményeinek. Amennyiben valóban szükséges, az L alfejezet csak az összevont DOA/POA tanúsítással foglalkozzon, míg maguk a követelmények maradjanak a J és a G alfejezetben.

- Hol vannak az iparágban érezhető előnyök? A szándékolt költségcsökkentés hosszú távon minimális lehet, mivel a felméréndő követelmények nem változnak, és valószínűleg kettéválik az EASA (tervező szervezetre vonatkozó rész) és a polgári légügyi hatóságok (gyártó szervezetre vonatkozó rész) érintettsége a felügyelet terén.

Válasz: Az Ügynökség egyetért abban, hogy a javasolt L alfejezet nem hoz lényeges változást a DOA-ra és a POA-ra vonatkozó követelményekben. Az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyében is fennáll a lehetőség a DOA felelősségének az Ügynökségre történő átruházására. Ezért a következtetés az, hogy az L alfejezet nem nyújt elegendő előnyt, és túlbonyolítja a szabályokat, ahogyan azt a hozzászólás is megfogalmazta. Az Ügynökség úgy határozott, hogy az L alfejezetet visszavonja.

(15) Az Egyesült Királyság Polgári Légügyi Hatósága

2. oldal, III 4) és IV bekezdés

Hozzászólás: A polgári légügyi hatóság várja, hogy kézhez kapja a hozzászólásokat tartalmazó dokumentum (CRD) II. részét, ami után átfogóbb hozzászólások adhatók valamennyi javaslatra, az I. és II. részben találhatóakra egyaránt.

Alább található néhány példa arra, hogy miért kell a teljes CRD-t érteni: -

A 4. oldalon található kijelentést, miszerint „az NPA-t vegyes érzelmekkel fogadták”, jobban ki kell fejteni a hozzászólás, valamint az arra adott EASA-válasz megadásával.

Válasz: Számos hozzászóló adott hasonló hozzászólást, miszerint a javaslat előrelépés ugyan a megfelelő irányba, de úgy vélik, hogy nem az általuk várt, az FAA LSA-rendszeréhez hasonló megoldást nyújtja. Mivel ez az Alaprendelet változtatását vonná maga után, egy a BR.010 feladattal megvalósított második szakaszt javaslunk.

Az 5. oldalon: a kisépés repülés bizonyos szegmensének deregulációja eltérni látszik az ICAO alapelveitől és így a nemzetközi légi alkalmassági bizonyítvány kiadásától. Az ICAO légi alkalmassági bizonyítvány kiadásának feltétele, hogy egy egyén vagy szervezet vállaljon felelősséget a termékért vagy alkatrészért.

Válasz: Az ICAO követelményeinek történő megfelelés fontos szempont, de meg kell találni az egyensúlyt a kisépés repülés megfelelő repülésbiztonsági szint fenntartása mellett történő további fejlesztésének igényével.

Az 5. oldal (a) bekezdés, 2. albekezdés, második francia bekezdéssel kapcsolatban: bár úgy tűnik, hogy felismerhető az Alaprendeleten a jövőben végrehajtandó módosítások egységesítésének szándéka az FAA-vel és a Transport Canadával, úgy érezzük, hogy az egységesítést ki kellene terjeszteni a kidolgozni javasolt további légi alkalmassági előírásokra is.

Válasz: Célunk az eljárások és a szabványok egységesítése, ahol csak lehet. Az egységesített szabványok kidolgozása elvezethet egy olyan irányba, ahol kevesebb szabvány is elegendő lenne.

5. oldal, 2. albekezdés, negyedik francia bekezdés: Az olyan javaslatok elfogadhatósága, miszerint bizonyos ELA kategóriájú légi járművekhez ne legyen szükséges motor- vagy légcsavar-típusalkalmassági bizonyítvány, a mérettől és az üzemeltetés engedélyezett fajtájától függ. Ez elfogadható lehet például egy kétüléses, otthon épített légi járműnél, de nem egy IMC-jóváhagyással rendelkező, nagyobb képességű légi járműnél (mint pl. Cessna 172 vagy PA-28-180).

Válasz: Ezt a kérdést a javasolt BR.010 sz. feladat keretein belül valóban felül kell vizsgálni.

6. oldal, (b) bekezdés (Vélemény a 21. részről és az NPA-hoz viszonyított változtatásokról), 1. albekezdés:

Hozzászólás: A 2008-07 sz. NPA-ban az eredeti elgondolás a nem közforgalmi célú üzemeltetésre vonatkozott. A második mondatban található példa arra enged következtetni, hogy ezt az elvet a hozzászólásokra adott jelen válaszdokumentumban (CRD) körvonalazott javasolt változtatásokban nem tartották fenn. Felvilágosítást kérünk ebben a kérdésben.

Válasz: Az 1-es számú EASA-nyomtatvány felhasználásának feltételei szigorúbbak lettek, ennek következtében bizonyos közforgalmi célú műveletek is engedélyezettek.

6. oldal, (b) bekezdés, 2. albekezdés, a „CS-VLA” cím alatti megjegyzés (második francia bekezdés)

Hozzászólás: Megjegyezzük, hogy a VLA.008 sz. szabályalkotási feladat során fontolóra veszik a CS-VLA kiterjesztését éjszakai VFR (látás szerinti repülés) és IMC (műszer szerinti repülés) repülési körülményekre, amelynek jelentős hatása lehet az ilyen légi járművek repülésbiztonsági mutatóira, és alapos áttekintést, valamint az FAA-vel és a Transport Canadával való összehangolást igényel.

Válasz: Egyetértünk, hogy a repülésbiztonságra kifejtett hatást jelen feladat keretében felül kell vizsgálni. Fontos szempont lesz a TCCA-val és az FAA-vel történő összehangolás, valamint az általuk szerzett tapasztalatok figyelembevétele.

7. oldal, (b) bekezdés, 2. albekezdés, a „CS-23” alatti megjegyzés (harmadik francia bekezdés)

Hozzászólás: A könnyű légi járművekre vonatkozó CS-23 és a FAR-23 7. módosítása egy olyan szabványt képvisel, amelyet az amerikai kormány 1969. szeptember 14-én adott ki. Egyértelmű, hogy számos légi járművet annak a szabványnak megfelelően terveztek és építettek, és néhányuk még mindig ezeket a régi jogszabályok nyújtotta jogokat élvezzi, és egyes tervmódosításait még mindig ezen régebbi követelményeknek megfelelően tervezik. A jelentős módosításon átesett valamennyi légi jármű, valamint az azóta készült minden új légi jármű azonban későbbi konstrukciós szabványoknak kell, hogy megfeleljen. Ezzel lehetővé válik, hogy a gyártók figyelembe vegyenek olyan tervezési kérdésköröket, amelyekre a FAR-23 korábbi kiadása nem tért ki eléggé, mint pl. a kompozitszerkezetek anyagfáradása és sérüléstűrése. A FAR-23 és CS-23 az 1991. február 4-én kiadott FAR 23-42-n alapul. A könnyű repülőgépekre vonatkozó CS-23 légi alkalmassági bizonyítvánnyal kapcsolatos minden szabvány létrehozására irányuló javaslatnak a legújabb CS-23 előírásnak kell alapulnia, amely tekinthető úgy, hogy alapjaiban egységesítve lett a FAR-23 előírással.

Válasz: A FAR 23. rész 7. módosítása alapján tervezett és jóváhagyott repülőgépeket senki sem kérdőjelezte meg, és ezek képezik a jelenlegi flotta túlnyomó többségét. Ezért úgy gondoljuk, hogy ez lehet egy légi alkalmassági szabvány a hasonló tervezésű repülőgépek részére, azzal a kitételrel, hogy amennyiben a követelmények nem felelnek meg (mint pl. a kompozitszerkezet), a tanúsítás alapját módosítani kell.

7. oldal, (b) bekezdés, 2. albekezdés, a „CS-22” alatti megjegyzés (negyedik francia bekezdés)

Hozzászólás: A polgári légügyi hatóság úgy gondolja, hogy a hatékonyság érdekében a CS-VLA és a könnyű repülőgépekhez javasolt CS-23 tervezési szabvány ésszerűsítésére tett kísérletet kell befejezni, mielőtt új szabványt (például a könnyű repülőgépekre vonatkozó CS-23-at) hoznának létre. Ennek egy egységesítési tevékenységnek kell lennie az FAA-vel és a Transport Canadával.

Válasz: A FAR 23. rész 7. módosításán alapuló, könnyű repülőgépekre vonatkozó CS-23 bevezetése gyakorlatias megközelítésnek számít, amelyet egy későbbi szakaszban felül kell vizsgálni, és talán össze kell vonni, ahogy az a CRD-ben ki van fejtve.

8. oldal, 3. bekezdés

Hozzászólás: Mikortól kell, hogy követelmény legyen az egyszerűsített DOA: ez előreláthatólag a légialkalmassági bizonyítvány vagy a repülési engedély kiállítása előtt lenne követelmény?

Válasz: A DOA egyáltalán nem lenne követelmény. A fent bemutatott példa egy olyan eset, amikor egy cég DOA nélkül indul, majd az üzletmenettől függően megszerzi a DOA-t, hogy hatékonyabb legyen a folyamatos légialkalmasság fenntartása.

10. oldal, 6. bekezdés, „Minősített jogi személyek” (második francia bekezdés): „a kérvényezőnek legyen lehetősége az általa kiválasztott minősített jogi személyt az Ügynökségnek jóváhagyásra javasolni”.

Hozzászólás: Megjegyezzük, hogy az EASA Igazgatótanácsnak még el kell fogadnia egy irányelvet a minősített jogi személyek alkalmazásáról. A polgári légügyi hatóság javaslata szerint megfontolandó tényező az, hogy a kérvényezők nem a jóváhagyáshoz leggyengébbnek tűnő útvonalat választják-e, és hogy az Ügynökség a nyelvi és kulturális előnyök érdekében milyen mértékben engedélyezzen minősített jogi személyeket a földrajzi elhelyezkedés alapján. A szabványosítás is kritikus kérdés lesz.

Válasz: A minősített jogi személyek alkalmazásának irányelve egyenlő pályákat kell, hogy biztosítson, amely a szabványosításon keresztül elejét venné a „leggyengébb láncszem” választása jelentette könnyebb jóváhagyásnak.

11. oldal, (b) bekezdés, 7. albekezdés

Hozzászólás: A módosított javaslat csak az fő szerkezeti elemekhez, a kormányberendezés alkatrészeihez, illetve a korlátozott élettartamú alkatrészekhez követeli meg az 1-es számú EASA-nyomtatványt, míg az ELA1 kategóriájú légi járművek tulajdonosainak a jóváhagyott konstrukciónak történő megfelelési nyilatkozatot kell bemutatniuk. Minden légi járművön, amely megfelel az ICAO légi alkalmassági bizonyítvány követelményeinek, olyan alkatrészeket kell alkalmazni, amelyek 1-es számú EASA-nyomtatvánnyal forgalmazhatók, a korlátozott gyártási szériát csak megfelelően jóváhagyott karbantartó szervezeteknek engedélyezhetik. Ha a tulajdonosok adják ki a megfelelési nyilatkozatot, nem világos, hogy ki vállalja a felelősséget. Az ilyen módon módosított légi járműveknek csak repülési engedély legyen adható, és ne lehessen őket közforgalomban alkalmazni.

Válasz: A módosított javaslat meghagyta az ELA2 kategóriára vonatkozó eredeti javaslatot, és szigorította az ELA1 kategóriára vonatkozó javaslaton. A tulajdonos megfelelési nyilatkozatot állít ki, és vállalja a felelősséget az alkatrészeknek a légi járműbe történő elfogadásáért.

14. oldal, (b) bekezdés, 10. albekezdés, Egységesítés az FAA-vel

Hozzászólás: A polgári légügyi hatóság egyetért azzal, hogy hacsak az EASA-n kívüli kérvényezők nem tesznek külön lépéseket, az EASA-nak nem lesz lehetősége tervező államként fellépnie. Ez különösen hangsúlyos lesz az olyan gyártmányok esetében, amelyek az Amerikai Egyesült Államokban ICAO alatti könnyű sportrepülőgépként (LSA) jóváhagyást nyernek, és pályáznak az EASA ICAO légi alkalmassági bizonyítványra.

Válasz: Tudomásul vettük. A kérdés további megfontolásra érdemes.

14. oldal, 2. bekezdés, utolsó mondat

Hozzászólás: Az a kijelentés, miszerint „A korlátozott LSA típusalkalmassági bizonyítványhoz vagy LSA típusalkalmassági bizonyítványhoz történő európai hozzáállás nem akadályozza meg a könnyű sportrepülőgépek Amerikai Egyesült Államokba történő exportálását akkor sem, ha nem szereztek semmilyen egyedi légi alkalmassági bizonyítványt”, nem teljesen érthető. További magyarázat szükséges.

Válasz: Ez a kijelentés a 8130.2F Utasításból származó, a CRD I. részének ezen bekezdésében közölt idézethez köthető. Mivel a légi járműtípus megfelel a tanúsítási követelményeknek, vagy esetleg (korlátozott) EASA típusalkalmassági bizonyítvánnyal rendelkezik, ez kielégíti a „hasonló tanúsítvány a származási országban” követelményt.

Ennélfogva a légi jármű megfelel a különleges légi alkalmassági követelményeknek az LSA kategóriában.

(16) Az EASA Bizottság egy osztrák tagja

Általános hozzászólás/indokolás:

Tekintettel arra, hogy a CRD nem lett teljes egészében kiadva – a hozzászólásokat és az EASA válaszait tartalmazó rész még mindig hiányzik (nem érhető el az EASA honlapján) –, a hozzászólásokra rendelkezésre álló idő túlságosan rövidnek tekinthető.

Javaslat:

A jelen CRD-hez történő hozzászólásokra rendelkezésre álló idő kiterjesztése szükséges azon a oknál fogva, hogy a CRD-nek az érdekelt felek hozzászólásait, valamint az EASA válaszait tartalmazó része még nem lett kiadva.

Válasz: Nem fogadtuk el. A CRD-k két részletben történő kiadása nem az Ügynökség általános gyakorlata, de megvolt az az előnye, hogy így a késelem egy része behozható. Nagy figyelmet fordítottunk arra, hogy a CRD I. részében pontosan adjuk vissza a főbb hozzászólásokat, valamint hogy olyan Véleményt adjunk ki, amely valamennyi hozzászólás általunk történt áttekintésének eredménye. Ezért az I. rész jó alapot nyújt arra, hogy felmérjük a Véleményre adott reakciókat, és valószínűleg könnyebben olvasható dokumentum, mint a CRD 500 oldalt kitevő II. része.

B alfejezet

21A.14

Hozzászólás/indokolás/javaslat:

A jelen bekezdésben megadott meghatározásoknak egyezniük kell a Végrehajtási szabályok valamennyi egyéb vonatkozó részében alkalmazandó meghatározásokkal.

Az ELA1 kategória meghatározásának az M részben egyeznie kell a 21. részben megadott meghatározással.

Válasz: Az M rész módosítására tett javaslat jelen Vélemény részét képezi.

(c) 7. Dugattyús motor

Hozzászólás: Lehetséges az ELA tanúsítási folyamat minden fajta dugattyús motorra, még a nagyon összetett motorokra (FADEC-kel (teljesen digitális motorvezérlés) vagy turbófeltöltővel) is, akkor is, ha azokat nem a 21A.14(c) alá eső konstrukciókban alkalmazzák?

Válasz: Elfogadva. A 21A.14(c) bekezdést helyesbítettük, hogy csak a 21A.14(c) bekezdésben meghatározott légi járművekre engedélyezze motorok és légcsavarok felszerelését.

21A.47

Tisztázni kell, hogy a típusalkalmassági bizonyítvány átruházható-e akkor, ha az Ügynökség jóváhagyott egy tanúsítási programot, de a 21A.14 pont szerinti minőségbiztosítási követelmények nem teljesülnek, a típusalkalmassági bizonyítvány új tulajdonosa pedig nem rendelkezik sem AP-DOA-val (alternatív eljárások tervező szervezet tanúsításához), sem DOA-val (tervező szervezet tanúsítása). (Lásd még: 21A.116.)

Válasz: Ha az Ügynökség jóváhagy egy tanúsítási programot, teljesülnek a megfelelőségi követelmények. Erre vonatkozik a 21A.14 pont módosítása.

Az átruházás azonban csak akkor lenne lehetséges, ha a természetes vagy jogi személy képes megfelelni a 21A.47 pont javasolt módosításában meghatározott követelményeknek (lásd: 2008-06 sz. CRD).

D alfejezet

21A.98 (a)

Hozzászólás/indokolás:

Ez az alfejezet nem világos. Az alkalmazhatóság – ahogyan szerepel – félrevezető, és különböző értelmezésekhez vezethet. Ezt a bekezdést a 21A.14 bekezdéssel együtt olvasva a kérvényezők összezavarodhatnak.

Javaslat:

Javasolt francia bekezdések használata az alkalmazhatóságról szóló bekezdésben.

Válasz: Részben elfogadva. A bekezdést az olvashatóság javítása érdekében átirtuk.

D alfejezet

21A.98 (b) és (c)

Hozzászólás

Általánosságban szeretnénk megjegyezni, hogy a légialkalmassági előírások általános jóváhagyásokhoz történő alkalmazása – ahogyan ebben az albekezdésben szerepel – nem áll összhangban az 216/2010 sz. Alaprendelettel, és túlmutat az EASA feladatkörén.

Válasz: A szabványos javításokra vonatkozó javasolt légialkalmassági előírások egyedi javításokat és módosításokat fognak tartalmazni, nem pedig általános jóváhagyásokat. Az EASA felelőssége a tanúsítási folyamatban alkalmazandó légialkalmassági előírásoknak és a megfelelés elfogadható módzatainak kidolgozása (Alaprendelet 19. cikkely). Ezért ezeket az új légialkalmassági előírásokat dolgozzuk ki a szabványos módosítások tanúsítására.

L alfejezet

Hozzászólás/indokolás:

Ez az alfejezet nem támogatható, mert további bürokratikus terheket ró arra a repülő közösségre, amelyre ezek a követelmények vonatkoznak.

Az L alfejezet ne tartalmazzon mást, csak hatályt, megfelelőséget, alkalmazhatóságot, jóváhagyás kiállítását és jóváhagyás átruházását.

Az alfejezet ne tartalmazza a DOA-nak vagy POA-nak történő megfelelés részletes követelményeit, csak hivatkozást az F, G vagy J alfejezetre.

A jóváhagyási folyamat ne különbözzön ezen alfejezetre nézve, és legyen lehetőség a gyártásra vonatkozóan az F alfejezet szerinti kevésbé összetett szervezeti jóváhagyásokra, valamint

alternatív eljárásokra a DOA megszerzéséhez. Itt csak az F, G vagy J alfejezethez képest kevésbé szigorú követelmények legyenek megemlítve.

Válasz: Az Ügynökség egyetért abban, hogy a javasolt L alfejezet nem hoz lényeges változást a DOA-ra és a POA-ra vonatkozó követelményekben. Az Alaprendelet 20(2)(b)(ii) cikkelyében is fennáll a lehetőség a DOA felelősségének az Ügynökségre történő átruházására. Ezért a következtetés az, hogy az L alfejezet nem nyújt elegendő előnyt, és túlbonyolítja a szabályokat, ahogyan azt a hozzászólás is megfogalmazta. Az Ügynökség úgy határozott, hogy az L alfejezetet visszavonja.

21A.436 Szabványos javítások

Alkalmazhatóság: Lásd a 21a.98 bekezdéshez fűzött hozzászólást.

Válasz: Részben elfogadva. A bekezdést az olvashatóság javítása érdekében átirtuk.

A könnyű repülőgépekre vonatkozó CS-23:

Hozzászólás: Tisztázni kell, hogy a javasolt alkalmazhatóság és műszaki tartalom összhangban van-e az ICAO Annex 8-cal.

Válasz: A könnyű repülőgépekre vonatkozó CS23 összhangban lesz az ICAO Annex 8-cal.