



ÁLITSGERÐ NR. 01/2011

Flugöryggisstofnunar Evrópu

frá 18. mars 2011

um reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 um framkvæmdarreglur lofthæfis- og umhverfisvottunar loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottunar hönnunar og framleiðslufyrirtækja.

OG

til breytinga á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrirtækja og starfsfólks á þessu sviði

'ELA ferli' og 'staðlaðar breytingar og viðgerðir'

Stutt yfirlit

Álit þetta hefur fyrst og fremst áhrif á almannaflyg og tekur til eftirtalinna atriða:

Einfaldað og samræmdara vottunarferli fyrir evrópsk létt loftför (ELA) er innleitt. Umsækjandi um tegundarvottun fyrir ELA1 loftfar (t.d. flugvélar undir 1.200 kg) getur notast við vottunaráætlun til að sýna fram á hönnunarhæfni. Þetta leysir smærri fyrirtæki undan því að þurfa að ganga í gegnum það erfiða og tímafreka stjórnsýsluferli sem fylgir því að fá samþykki hönnunarfyrirtækis (e. Design Organisation Approval, DOA), og þurfa á sama tíma að ganga í gegnum vottunarferlið. Þessi breyting verður til hagsbóta fyrir nýja umsækjendur um tegundarvottorð ELA1 loftfars.

Hugtakið "Staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir" er innleitt. Hið nýja hugtak leysir málsaðila undan því að þurfa að ganga í gegnum ferli hönnunarsamþykkis fyrir breytingar og viðgerðir sem teljast í raun staðlaðar. Þess vegna verður listi yfir staðlaðar breytingar og viðgerðir í nýrri vottunarforskrift (e. Certification Specification, CS). Hið nýja hugtak léttir stjórnsýslulegar byrðar en mun á sama tíma viðhalda háu öryggisstigi. Þessi regla gæti verið til hagsbóta fyrir alla eigendur/rekstraraðila smærri loftfara.

Samkvæmt gildandi reglum er EASA Eyðublað 1 forsenda uppsetningar allra nýrra íhluta á loftfari. Hins vegar eru sumir íhlutir og búnaður á ELA loftfari framleiddir innan greina sem heyra ekki undir eftirlit flugmálayfirvalda. Þessir framleiðendur, sem ekki heyra undir eftirlit flugmálayfirvalda, geta ekki afhent þessa íhluti með EASA Eyðublaði 1. Þetta er ekki tiltökumál þegar um er að ræða ný loftför, því þá heyrir samþykki á þessum íhlutum undir samþykkt framleiðslustofnun framleiðanda loftfarsins. Hins vegar eru nýir íhlutir vanalega fengnir beint frá viðkomandi veitu. Til að uppfylla skyldur EASA Eyðublaðs 1, mun engu að síður þurfa að afhenda þessa íhluti í gegnum samþykkt framleiðslufyrirtæki þar sem aukið vægi þeirra er ekki alltaf fyrirsjáanlegt. Þetta álit innleiðir þann möguleika fyrir eigendur ELA loftfars að samþykkja ákveðna íhluti sem eru ekki kritískir út frá öryggissjónarmiði til uppsetningar án EASA Eyðublaðs 1. Þessari breytingu er ætlað að létta stjórnsýslulegar byrðar svo þær séu í samræmi við öryggisáhættu.

Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að leggja það til að framkvæmdastjórnin breyti viðaukanum við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB nr. 1702/2003¹ (hér eftir nefndur 'liður-21') og sérstaklega, að innleiða einfaldað og samræmdara vottunarferli fyrir evrópsk létt loftför (e. European Light Aircraft, ELA). Til að viðhalda samræmi við lið-21, er það ennfremur lagt til að framkvæmdastjórnin breyti reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003² og viðaukunum lið-M og lið-145.
2. Álitið hefur verið samþykkt, eftir ferli tiltekið af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu ('stofnunin')³, í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr 216/2008⁴ (hér eftir nefnd 'grunnreglugerðin').

II. Samráð

3. Á síðustu árum hefur dregið úr 'klassísku' tómstundaflugi og þróun fisflutninga í Evrópu. Viðbrögð frá iðnaðinum og rekstraraðilum hafa verið í þá veru að sá stjórnsýsluramma sem á við um tómstundaloftför sé í síauknum mæli að verða of þungur í vöfum fyrir eðli viðkomandi starfsemi og leggi þungar stjórnsýslubyrðar á herðar hönnuðum og framleiðendum þessara tegunda.
4. Stofnunin hefur komið á reglusetningarverkefni MDM.032 til að taka á þessu áhyggjuefni. Þar sem verkefnið hefur viðtækt gildissvið, gaf stofnunin út fyrirfram tilkynningu um fyrirhugaða breytingu árið 2006, í þeim tilgangi að stofna til umræðu um hugtak til betri stýringar á almannaflugi. Viðbrögð við þessari fyrirfram tilkynningu um fyrirhugaða breytingu voru notuð af MDM.032 hópnunum til að þróa hugtak til betri stýringar í almannaflugi. Þetta hugtak fjallaði um frum- og framhaldslofthæfi, aðgerðir og leyfisveitingu fyrir almannaflug.
5. Stofnunin tók einnig til greina innleiðingu reglunnar um létt sportloftför (e. Light Sport Aircraft, LSA) sem sett var af flugmálastjórn Bandaríkjanna (e. Federal Aviation Administration, FAA) og hefur varpað ljósi á minnkandi samræmingu milli stofnunarinnar og FAA hvað varðar stýringu á tómstundaflugi. Meirihluti LSA-tegunda í Bandaríkjunum eru af evrópskum uppruna, en þær geta ekki starfað löglega innan ESB nema að þær hafi flugtaksþyngd undir 450 kg (og falla þá undir viðauka II í grunnreglugerðinni) eða hafi verið vottaðar sem CS-VLA (mjög létt flugvél) eða ofar.
6. MDM.032 hópurinn ræddi fjölmarga valkosti fyrir frumlofthæfi sem hlutmengi hugtaksins um betri stýringu á almannaflugi. Við útgáfu tilkynningar um fyrirhugaða breytingu nr. 2008/07 þann 18. apríl 2008, lagði hópurinn til eftirfarandi fyrir frumlofthæfi:

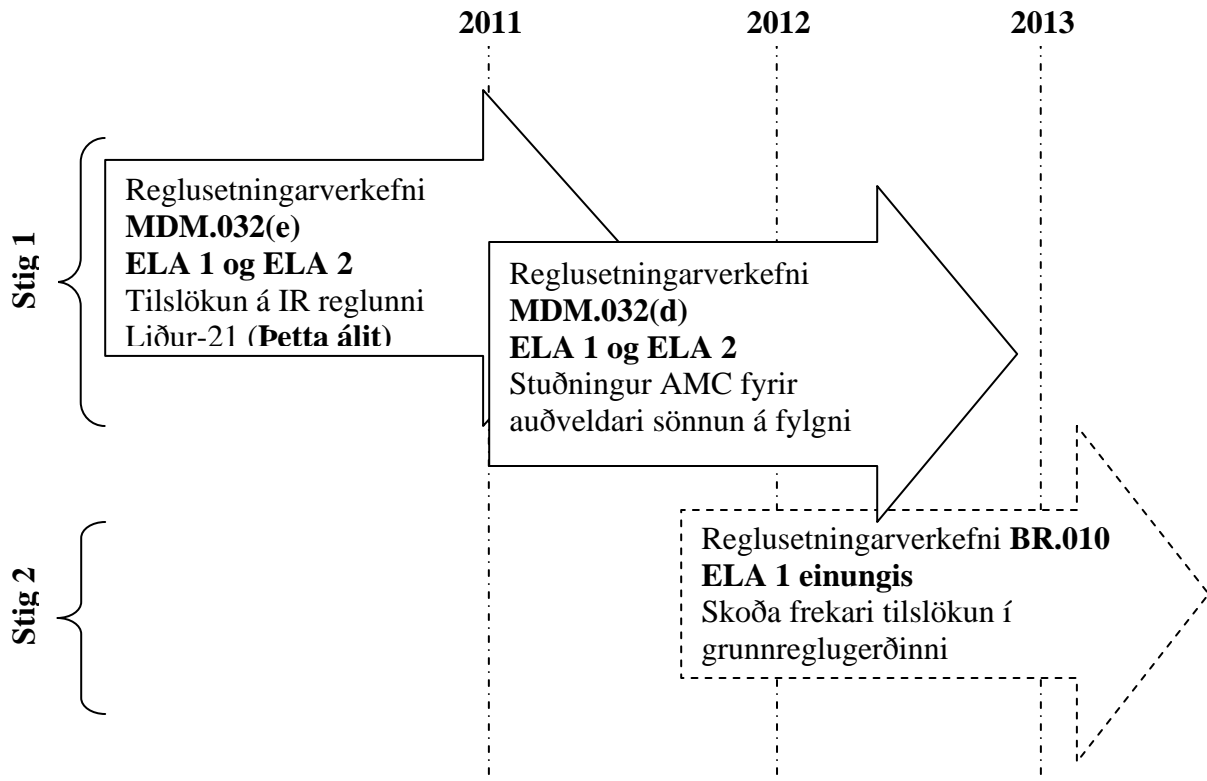
¹ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 sem fyrirskipar framkvæmdareglugerðir fyrir lofthæfis- og umhverfisvottanir loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja (OJ L 243, 27.9.2003, bls. 6). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1194/2009 frá 30.11.09 (OJ L 321, 06.12.09, bls. 5).

² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember um áframhaldandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrirtækja og starfsfólks á þessu sviði (OJ L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 962/2010 frá 27.10.10 (OJ L 281, 27.10.10, bls. 78)

³ Ákvörðun stjórnarinnar varðandi ferlið sem gildir þegar stofnunin gefur út álit, vottanir, vottunarforskriftir og leiðbeiningarefni. EASA MB 08-2007 frá 11.06.07 ('reglugerðarferli').

⁴ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) frá 20. febrúar 2008 nr. 216/2008 um almennar reglur á sviði almenningsflugs, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (Stjtið L 79, 19.03.08, bls. 1). Reglugerð með síðustu breytingu reglugerðar Evrópuþingsins og leiðtogaráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 (OJ L 309, 24.11.2009, bls. 51).

- Engar breytingar á gildissviði viðauka II loftfara (sérstaklega fisloftfara) í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 (framvegis vísað til sem 'liður-21') og að þessum loftförum yrði haldið fyrir utan gildissvið þessarar reglugerðar.
 - Að búa til stjórnkerfi sem væri ekki eins þungt í vöfum og byggðist á nýju ferli fyrir evrópsk létt loftför (ELA) og að innleiða hugtak fyrir staðlaðar breytingar og viðgerðir.
 - Skipta hinu léttara stjórnkerfi fyrir ELA í tvö ferli:
 - o ELA1 fyrir flugvélar, sviffflugur eða vélflugur sem flokkast ekki sem flóknar véldrifnar flugvélar með hámarks flugtaksþyngd sem nemur allt að **1.200 kg**.
 - o ELA2 fyrir flugvélar, sviffflugur eða vélflugur sem flokkast ekki sem flóknar véldrifnar flugvélar með hámarks flugtaksþyngd sem nemur allt að **2.000 kg**.
7. Hið nýja ferli í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07 fyrir ELA sem lagt var til, var að verulegu leyti einfaldara að uppbyggingu fyrir stýringu loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar. Ætlunin var að halda áfram útgáfu tegundarvottorða fyrir tegund og lofthæfisevttorð fyrir einstök loftför. Þetta felur í sér að hið nýja ferli myndi fylgja gildandi meginreglum liðs-21.
 8. Á lokadegi, hinn 18.07.08, hafði stofnunin fengið 843 athugasemdir frá 79 flugmálastjórnunum ríkja, fagstofnunum og einkafyrirtækjum.
 9. Margir þessara aðila lýstu þeirri skoðun sinni að tilkynningin um fyrirhugaða breytingu næði ekki fram því sem henni væri ætlað, þ.e. vottun sem væri sambærileg við það sem þekktist í Bandaríkjunum (reglan um létt sportloftför), sem felur ekki í sér samþykki fyrirtækja né veruleg afskipti flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA). Hins vegar komu þessar athugasemdir aðallega frá hagsmunaaðilum sem heyrðu undir gildissvið ELA1 ferlisins.
 10. Stofnunin lagði því til veigamikla skipulagslega breytingu á tillögum í viðbrögðum við umsögnum (e. Comment Response Document, CRD) við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07. Lagður var til samhliða reglusetningaráfangi 2 þar sem frekari tilslökun stjórnkerfisins fyrir þennan flokk ELA1 loftfara verður íhuguð í reglusetningarverkefni BR.010, sem er nær LSA reglum FAA. Á sama tíma myndu tillögurnar um tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07 vera þróaðar áfram svo hægt verði að innleiða einföldun á núverandi vottunarferli innan liðs-21 sem allra fyrst.



11. Stofnunin ákvað að tvískipta útgáfu CRD við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07 svo að hægt sé að koma þessari tveggja þrepa nálgun til skila á skyrari hátt og til að gefa heildaryfirlit yfir umræður, niðurstöður og tillögur að texta fyrir breytingarnar á lið-21 fyrir einföldun á núverandi vottunarferli. Þrátt fyrir neikvæð viðbrögð við þessari tvískiptingu sem einnig koma fram í viðhengi þessa álits, er talið að sú tilhögun hafi bætt samráð við þessa áætlun og einnig að hún hafi stuðlað að hraðara ferli fyrir þær breytingar sem lagðar eru til í þessu álitu við lið-21.
12. Sérstakur liður II við CRD við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07 var gefinn út þann 25. nóvember 2010 sem innihélt allar 843 athugasemdirnar, viðbrögð og texta hinna nýju tillögðu vottunarforskrifta sem til varð fyrir flugvélar innan gildissviðs ELA1 allt að 600 kg (CS-LSA). Áætlað er að þessar nýju CS-LSA verði útgefnar snemma á árinu 2011 og þær muni notast við iðnaðarstaðla sem einnig eru við lýði í FAA LSA reglunum.
13. Til að undirbúa áfanga 2 (verkefni BR.010) sem stofnunin leggur til, hefur rannsókn verið framkvæmd á núverandi landsreglugerfum fyrir fisloftför í fjölmörgum aðildarríkjum og á öryggistengdum upplýsingum. Ætlunin er að sjá hvort hægt sé að draga lærdóm af þessu stjórnkerfum sem beitt er í loftfarsflokkum sem eru svipaðir ELA1 flugvélum. Niðurstöður úr þessari rannsókn verða notaðar til að meta fyrirliggjandi valkosti í verkefni BR.010.
14. Kostir og gallar þeirrar leiðar sem stofnunin hefur valið til að þróa áfram breytinguna á lið-21 og er lögð til í þessu álitu eru:
 - Einföldun núverandi vottunarferlis fyrir öll loftför innan sviða ELA1 og ELA2 og á sama tíma er tegundarvottorði og takmörkuðu tegundarvottorði haldið við.
 - Breytingarnar úr þessu reglusetningarferli taka gildi eins fljótt og auðið er.
 - Hugtakið 'staðlaðar breytingar' og 'staðlaðar viðgerðir' er innleitt fyrir:

- a. ELA1, ELA2 loftför;
 - b. Flugvélar með 5.700 kg hámarks flugtaksþyngd (MTOM), eða minna;
 - c. Þyrilknúnar vélar með 3.175 MTOM eða minna.
- Tillagan telst ekki vera heppilegasta lausnin fyrir ELA1 og meiri tíma þarf til að þróa nýja tillögu.
 - Reglan um 'þóknarir og gjöld' sem tekin var upp af framkvæmdastjórninni verður áfram gildandi þrátt fyrir að hagsmunaaðilar telji að hún sé meiriháttar fyrirstaða fyrir vottun á nýju loftfari eða fyrir vottun á breytingum eða viðgerðum á loftfari í notkun. Fjármögnun með lágu gjaldi á flugmiða var lögð til — sama aðferð og notuð er í Bandaríkjunum. Slíkt fyrirkomulag mun tryggja fjármögnun EASA kerfisins án verulegrar hækkunar á flugmiðaverði.
15. Viðbrögð við CRD 2008-07 lið I er að finna í viðhenginu við þetta álit og einnig — af hagnýtum ástæðum — er að finna þýðingu eða heildaryfirlit yfir sum viðbragðanna. Alls sjö fyrirtæki úr ELA1 geira almannaflygs, sex evrópsk yfirvöld, FAA og tveir einstaklingar létu í ljós viðbrögð.
16. Sérstaklega létu hagsmunaaðilar, sem eru virkir innan ELA1 flokksins, í ljós vonbrigði sín með núverandi tillögu. Að þeirra mati mun hún ekki veita þær tilslakanir sem svo mikil þörf er á í þeirra samfélagi og í ofanálæg hafi það tekið of langan tíma að þróa þessa breytingu. Stofnunin hefur þegar látið í ljós í CRD að ljóst sé að hinar tillögðu breytingar innan liðs-21 munu ekki vera lokalausnin. Því er lögð til eftirfylgni til endurskoðunar á valkostum þar sem breytinga á grunnreglugerðinni væri krafist. Hins vegar er litið á það sem aðgreindan þátt frá tillögunni í þessu álit.
17. Viðbrögð við CRD lið I gefa til kynna að samræmt hönnunar- og framleiðslusamþykki eins og lagt er til í nýjum undirlið L við lið-21 sé ekki talið veita þann ávinning sem iðnaðurinn vænti. Hinn tillagði undirliður L er álitinn vera of flókinn. Til langs tíma litið gæti þetta leitt til ósamræmis við gildandi undirliði í lið-21 fyrir samþykki hönnunarfyrirtækis (e. Design Production Approval, DOA) og samþykki framleiðslufyrirtækis (e. Production Organisation Approval, POA). Þetta er einnig talið bæta á skrifræði. Stofnunin íhugaði þessi viðbrögð og komst að þeirri niðurstöðu að hinn nýi undirliður L, sem tekur aðeins til loftfara sem falla innan viðmiðana ELA1 og ELA2, flækti lið-21 um of og að af því hlytist lítill sem enginn ávinningur fyrir fyrirtækin. Ennfremur er augljóst að tillagan um samræmd hönnunar- og framleiðslusamþykki var háð beitingu greinar 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni af hálfu aðildarríkis. Aðeins var hægt að gefa út samræmt samþykki ef aðildarríki færi þess á leit við stofnunina að hún tæki ábyrgð á sérstöku samþykki framleiðslufyrirtækis í því aðildarríki. Í raun er, með tilvist greinar 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni, þegar mögulegt að fá samræmt hönnunar- og framleiðslusamþykki innan núverandi útfærslureglna. Þegar aðildarríki hefur samþykkt að notast við þetta ákvæði, samlagar stofnunin umsjón POA og DOA og gefur að lokum út eitt samræmt samþykki. Því hefur sá undirliður L sem lagður var til, verið dreginn til baka.

III. Innihald álits stofnunarinnar

18. Núverandi álit tekur eins mikið tillit og hægt er til tillagna hagsmunaaðila og yfirvalda sem tóku þátt í samráðinu og gáfu sín viðbrögð við CRD lið I við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07. Breytingar á tillagðri breytingu við reglugerð (EB) nr. 1702/2003 og viðauka I (lið-21) úr CRD 2008-07 lið I er að finna að neðan fyrir hverja málsgrein þegar við á. Ritstjórnarlegar leiðréttingar eru ekki tilgreindar sérstaklega.

19. **1702/2003**

Skilgreining á ELA1 og ELA2 er gefin í grein 1 svo að bæta megi læsileika krafanna í lið-21.

20. **Liður-21****21A.14 Sannprófun á getu**

Texti liðs-21 í CRD 2008-07 lið I breytti 21A.14(c) ranglega á svipaðan hátt og 21A.14(b) með tilliti til hreyfla og skrúfa. Þessi málsgrein ætti aðeins að leyfa vottunaráætlunina fyrir hreyfla og skrúfur sem uppsettar eru á loftförum sem vísað er til í þessari málsgrein. Málsgreinar 21A.14(b) og (c) eru leiðréttar og einfaldaðar með skilgreiningunni fyrir ELA1 og ELA2 í 1. grein.

21A.35 Flugprófanir

ELA1 og ELA2 loftför eru innifalin í málsgrein (b) sem er í samræmi við textann í CRD 2008-07 lið I.

21A0,90A Gildissvið

Þessi málsgrein er endurnúmeruð og stöðluðum breytingum bætt við gildissvið þessa undirliðs.

21A.90B Staðlaðar breytingar

Þessi krafa er endurmótuð og endurnúmeruð (í CRD 2008-07 lið I, sjá 21A.98) svo að aðgreina megi á skýran hátt samþykktarferlið fyrir breytingar frá stöðluðum breytingum sem ekki krefjast slíks samþykktarferlis. Textinn er einnig einfaldaður með skilgreiningunum fyrir ELA1 og ELA2 sem innleiddar eru í 1. grein.

21A0,112B Sannprófun getu

Tilvísun í hina nýju málsgrein 21A.14(c) er innleidd sem er í samræmi við textann í CRD 2008-07 lið I.

21A.116 Framsal

Kröfunni hefur verið breytt fyrir ELA1 loftför í samræmi við textann í CRD 2008-07 lið I.

21A.307 Afhending íhluta og búnaðar fyrir uppsetningu

Textinn í CRD 2008-07 lið-I innihélt ranglega málsgrein (c) sem málsgrein (b) náði þegar yfir. Þessi málsgrein er því fjarlægð.

Krafan er endurmótuð og skilgreiningarnar fyrir ELA1 og ELA2 sem innleiddar eru í 1. grein nýttar. Ennfremur er sértækri auðkenningarkröfu fyrir íhluti sem framleiddir eru á ábyrgð eigandans bætt við.

UNDIRLIÐUR L – Samræmt samþykki fyrirtækja sem ábyrg eru fyrir hönnun og framleiðslu loftfara sem skilgreind eru í málsgrein 21A.14(b) og (c)

Tillagan um þennan nýja undirlið hefur verið dregin til baka.

21A.431A Gildissvið

Þessi málsgrein var óbreytt í CRD 2008-07, en er nú endurnúmeruð og stöðluðum viðgerðum bætt við gildissvið þessa undirliðs.

21A.431B Staðlaðar viðgerðir

Þessi krafa hefur verið endurmótuð og endurnúmeruð (í CRD 2008-07 lið I, sjá 21A.436) svo að aðgreina megi á skýran hátt samþykktarferlið fyrir viðgerðir frá stöðluðum viðgerðum sem ekki þarfnast slíks ferlis. Textinn er einnig einfaldaður með skilgreiningunum fyrir ELA1 og ELA2 sem innleiddar eru í 1. grein.

21A.432B Sannprófun getu

Kröfunni hefur verið breytt svo hún fæli í sér þann valkost að notast við vottunaráætlun til sannprófunar getu fyrir ELA1 loftfar í samræmi við textann í CRD 2008-07 lið I.

21A.439 Framleiðsla varahluta

Þessari kröfu var upphaflega breytt svo hún fæli í sér hinn nýja undirlið L. Þetta hefur verið dregið til baka og því er um engar breytingar á þessari málsgrein að ræða.

21A.441 Útfærsla viðgerða

Þessari kröfu var upphaflega breytt svo hún fæli í sér hinn nýja undirlið-L. Þetta hefur verið dregið til baka. Í stað orðalagsins 'samþykktar viðhaldsstofnanir' kemur tilvísun í lið-M og lið-145 í þeim tilgangi að fjarlægja óviljandi takmarkanir á lið-M og lið-145.

UNDIRLIÐUR P og UNDIRLIÐUR Q

Tillagðar breytingar á málsgreinum í þessum undirliðum hafa verið dregnar til baka með afturköllun undirliðs L.

HLUTI B

Tillagðar breytingar á málsgreinum í þessum undirliðum hafa verið dregnar til baka með afturköllun undirliðs L.

21. Auk breytingarinnar á M.A.501(a) sem tekin var upp í reglugerð (EB) nr. 1056/2008, eru lagðar til breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. **2042/2003** svo samræmis sé gætt við reglugerð nr. 1702/2003. Þessar breytingar taka tillit til hinnar nýju skilgreiningar ELA1, nýs flokks íhluta í 21A.307 (b) og innleiðingar staðlaðra breytinga og staðlaðra viðgerða.

Grein 2(k) er breytt til að aðlaga skilgreininguna á ELA1 skilgreiningunni sem lögð var til fyrir reglugerð nr. 1702/2003 í þessu álit. Þessar breytingar gera það kleift að nota til fullnustu möguleikana sem nú bjóðast í lið-21.

22. Liður-M**M.A.302 Viðhaldsáætlun um viðhald loftfara**

Málsgrein (d) er breytt til að tryggja að í viðhaldsáætlunum sé tekið tillit til leiðbeininga fyrir áframhaldandi lofthæfi sem er að finna í vottunarforskriftum fyrir staðlaðar breytingar og viðgerðir.

M.A.304 Gögn fyrir breytingar og viðgerðir

Þessari málsgrein er breytt svo hún innihaldi þær vottunarforskriftir sem stofnunin á að gefa út fyrir staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir.

M.A. 502 Viðhald á íhlutum

Þessari málsgrein er breytt til að stofnsetja þau skilyrði þar sem sinna á viðhaldi á íhlutum sem vísað er til í 21A.307(b), og til að skýra að þessi íhlutir uppfylla ekki skilyrði til útgáfu EASA eyðublaðs 1 eftir viðhald.

M.A. 613 Íhlutavottorð um afhendingu til notkunar.

Þessari málsgrein er breytt til að skýra að þeir íhlutir sem vísað er til í 21A.307(b) uppfylla ekki skilyrði til útgáfu EASA eyðublaðs 1 eftir viðhald.

M.A.614 Viðhaldsskýrslur

Málsgrein (b) er breytt svo hún samrýmist gögnum sem notuð eru fyrir staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir sem ekki fylgja samþykktarferlinu í lið-21.

M.A.710 Lofthæfisskoðun

Orðalagi málgreinar (a)(6) er breytt til að tryggja samræmi við hugtakið um staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir.

M.A.802 Íhlutavottorð um afhendingu til notkunar

Þessari málgrein er breytt til að skýra að þeir íhlutir sem vísað er til í 21A.307(b) uppfylla ekki skilyrði til útgáfu EASA eyðublaðs 1 eftir viðhald.

M.A.902 Gildi lofthæfisskoðunarvottorðsins

Orðalagi málgreinar (b)(5) er breytt til að tryggja samræmi við hugtakið um staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir.

23. Liður-145

145.A.42 Samþykki íhluta

Málgrein (a) er breytt svo hún feli í sér þá íhluti sem vísað er til í 21A.307 (c) og þau skilyrði þar sem setja má þessa íhluti upp.

145.A.50 Vottun viðhalds

Þessari málgrein er breytt til að skýra að þeir íhlutir sem vísað er til í 21A.307(b) uppfylla ekki skilyrði til útgáfu EASA eyðublaðs 1 eftir viðhald

145.A.55 Viðhaldsskýrslur

Málgrein (b) er breytt svo hún samrýmist gögnum sem notuð eru fyrir staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir.

145.A.65 Öryggis- og gæðastefna, viðhaldsferlar og gæðakerfi

Orðalagi málgreinar (b) er breytt til að tryggja samræmi við hugtakið um staðlaðar breytingar og staðlaðar viðgerðir.

Köln, 18. mars 2011

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri

VIÐHENGI : Viðbrögð við CRD 2008-07

(1) Einn einstaklingur lagði fram eftirfarandi athugasemdir:

- Harmað er að hið upphaflega 'hugtak um betri stjórnun' hafi einungis leitt til breytinga á núverandi reglum liðs-21. Þessar tillögur hafa sína kosti en munu ekki koma almannaflogi til bjargar. Staðhæft er að landskerfi sem býr yfir minna skrifræði, eins og "deutsche Luftrecht" eða útvíkkun viðauka II í 2000 kg MTOW hefði stýrt almannaflogi betur.

Svar: Stofnunin lét í ljós í CRD að ljóst sé að hinar tillögðu breytingar innan liðs-21 munu ekki vera lokalausnin. Því verður eftirfylgni hafin til endurskoðunar á valkostum þar sem breytinga á grunnreglugerðinni væri krafist. Þessar breytingar gætu tekið þá stefnu sem gefin er til kynna í viðbrögðunum. Líklegt er að breyting á grunnreglugerðarstigi muni taka einhvern tíma.

- Núverandi hugtak um sérstakar reglur fyrir hönnun, framleiðslu, leyfi, viðhald og starfrækslu er ekki talið eiga við fyrir almannaflog. Það flækir reglurnar og gerir þær of fyrirferðarmiklar fyrir fólk og fyrirtæki í almannaflogsgeiranum. Hvers vegna er ekki mögulegt að móta reglur sem tileinkaðar eru almannaflogi þegar á hinn bóginn er hægt að innleiða nýja tæknilega staðla fyrir sérstaka þyngdarflokka?

Svar: Afleiðingarnar af tillagðri breytingunni innan núverandi grunnreglugerðar eru þær að meginreglurnar geta ekki breyst. Því eru sérstakar reglur fyrir hönnun og framleiðslu áfram við lýði.

- **Þóknir og gjöld** eiga enn við og eru of há fyrir almannaflogsfyrirtæki. Fjármögnun með lágu gjaldi á flugmiða er lögð til — sama aðferð og notuð er í Bandaríkjunum. Slíkt fyrirkomulag mun tryggja fjármögnun EASA kerfisins án verulegrar hækkunar á flugmiðaverði.

Svar: Stofnunin mun koma tillögunni áleiðis til framkvæmdastjórnarinnar til íhugunar.

- **Sannprófun getu fyrir hönnun.** Innleiðing "vottunarforskriftarinnar" er talin vera til bóta, að því gefnu að henni sé haldið í lágmarki. Ennfremur var AP-DOA upphaflega einnig kerfi með tiltölulega minna skrifræði en útfærsla þess er stundum með þeim hætti að það verður óheppilegt fyrir smærri verkefni. Einnig er lagt til að komið sé á fót "hönnunarsamþykki" fyrir einstaklinga í stað DOA fyrir fyrirtæki.

Svar: Stofnunin hefur á því skilning að núverandi útfærsla krafna hönnunarfyrirtækja gæti verið of krefjandi fyrir fyrirtæki í almannaflogi. Stofnunin leggur því til í CRD 2008-07 að þróaðar séu viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur (e. Acceptable Means of Compliance, AMC) fyrir DOA sem myndu gera sönnun á fylgni auðveldari. Avinningurinn yrði sá að full sérrettindi yrðu tiltæk fyrir samþykkt hönnunarfyrirtæki. Tillagan um 'hönnunarsamþykki' fyrir einstaklinga hefur ekki verið íhuguð á þessu stigi málsins þar sem nálgun EASA helgast af samþykki fyrir fyrirtæki.

- **Íhlutir sem krefjast ekki EASA Eyðublaðs 1.** Þetta er talin vera jákvæð þróun.

Spurning: Hvers vegna er samþykkis krafist fyrir uppsetningu samþykks búnaðar þegar í því felast einnig leiðbeiningar um uppsetningu? Samþykktarferlið fyrir uppsetningu og kostnaður þar að lútandi hamla útfærslu nútímabúnaðar, eins og FLARM, sem gæti bætt öryggi. Hversu mörg slys nú til dags eiga sér tæknilegar orsakir?

Svar: Stofnunin þakkar aðilanum fyrir stuðning hans við tillöguna. Fallist er á að gera ætti uppsetningu 'staðlaðra breytinga' auðveldari fyrir almannaflog. Þess vegna er þetta innifalið í þessari tillögu (sjá næstu málsgrein). Stofnunin fellst á að orsakir meirihluta slysa í almannaflogi séu af rekstrarlegum toga.

- **Staðlaðar breytingar og viðgerðir.** Í meginatriðum er fallist á þessa þróun. Það virðist hins vegar leiða til skrifræðislegrar lausnar. FAA AC 43-13 er hagnýtt skjal og því er ekki fallist á þörfina á nýrri vottunarforskrift.

Svar: Stofnunin leggur til innleiðingu nýrrar vottunarforskriftar sem nær yfir staðlaðar breytingar og viðgerðir með innihaldi sem notast við gögn úr FAA AC 43-13. Hin lagalega staða er hins vegar önnur en ráðgjafardreifibréfs FAA þar sem CS mun innihalda nákvæmar viðgerðir og breytingar sem ekki krefjast samþykktarferlis. Ferlið við að þróa og gefa út þessa vottunarforskrift gæti virst skrifræðiskennt, hins vegar gerir það stofnuninni kleift að gefa út samþykkt hönnun innan valdsviðs hennar sem hægt er að útfæra án þess að þörf sé á samþykki fyrir hverri einustu einstakri staðlaðri viðgerð eða breytingu.

(2) Viðbrögð Bresku svífsamtakanna og Evrópska svífbandalagsins voru þau hin sömu:

Staðlaðar breytingar og viðgerðir. Liður 21, jafnvel eftir breytingu hans fyrir létt sportloftför, tekur þá grunnfærnislegu lagalegu afstöðu að ALLAR útfærðar breytingar á loftfari, hversu litlar sem þær eru, hafi áhrif á tegundarvottun þá sem lofthæfi loftfarsins grundvallast á. Ferlinu í heild sinni, þar á meðal DOA, er beitt í útfærslu sportbúnaðar, sem er dýrt og á ekki við þegar hið litla öryggisvægi er haft í huga. Þær ráðstafanir sem kynntar eru í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu með tillagðri vottunarforskrift - Staðlaðar viðgerðir og breytingar eru fagnaðarefni, en þær mætti íhuga samhliða frekari ráðstöfunum: til dæmis

- o Endurskilgreining innan ELA sem gerir eiganda, viðhaldsaðila, staðarsamtökum eða landsyfirvaldi á sviði flugmála kleift að framkvæma skilgreindan og takmarkaðan flokk breytinga, kjósi viðkomandi aðili að gera það.
- o Meira frelsi innan liðs 21 - aðallega með AMC leiðsögn.
- o Veiting frekari og meira viðeigandi leiðsagnar fyrir landsyfirvald á sviði flugmála í gegnum 'MB' reglur í lið 21.
- o Einfaldur valkostur fyrir nýja DOA faggildingu til að auðvelda slíkar breytingar á hagkvæman og viðeigandi hátt.
- o Viðurkenning þess efnis að þessi aðgerð sé í raun meira viðeigandi fyrir 'áframhaldandi lofthæfi' samkvæmt lið M og að sérrettindi viðeigandi stofnunar undir lið M gætu talist ásættanleg í þessum tilvikum.
- o Samþykkt samþykka á því leiðsagnarefni sem til er í nýju vottunarforskriftinni - Staðlaðar viðgerðir og breytingar

Aðaláhbyggjuefnið er lægsta stig breytinga sem hefur í för með sér breytingaraðgerðir. Eins og stendur er smávægilegra breytinga krafist, jafnvel þó einungis sé verið að færa tæki til innan síns kerfis. Umræðu er þörf um raunverulega skilgreiningu þess stigs þar sem 'endurskoðuð uppsetning' réttlætir 'smávægilega' breytingu.

Svar: Stofnunin fellst á að hin tillagða breyting á lið-21 og innleiðing nýrrar vottunarforskriftar fyrir staðlaðar breytingar og viðgerðir hafi sínar takmarkanir því hún er áfram innan meginreglna samþykkis allra breytinga. Hins vegar er þetta vegna núverandi grunnreglugerðar. Stig 2 um 'betri stýringu á almannaflugi' sem verkefni BR.010 framkvæmir er lagt til svo að skoða megi ýmsa möguleika eins og lagt er til af athugasemdaraðila. Hins vegar er tillögð breyting á lið-21 og innleiðing staðlaðra breytinga og viðgerða verkfæri sem, innan breytinga sem krefjast samþykkis, telst styðja sameiginlega og staðlaða innleiðingu breytinga með ferli sem er öllu léttara í vöfum.

Staðfesting á hæfni til samþykkis (DOA, POA og DOA/POA). Reglugerðarskipting flokka hönnunar, frumlofthæfi, áframhaldandi lofthæfi, viðgerðir og viðhald hafa leitt til þess að mörg samþykki eru fyrir hendi, sem er viðeigandi fyrir stór loftför og fyrirtæki, en á engan veginn við

fyrir samtök, lítil og meðalstór fyrirtæki og kotbúskap íþrótta- og almannaflugs. Tilkynningin um fyrirhugaða breytingu leggur til eftirfarandi ráðstafanir sem mistekst að gera ráð fyrir einföldum grunnþörfum, en leggja þess í stað áherslu á fjölaðgerðir.

Sérniðin vottunaráætlun – Hér virðist hönnuðum vera gert kleift að hanna fyrst og vonast til að fá samþykki eftir á þegar verkinu hefur miðað nægilega langt og traust hefur fengist á því. Þessi sveigjanleiki virðist einungis breyta röð umsókna um samþykki, án áhrifa heildarvinnuálags. Það er harmað að "hinu hugtakinu" sé ekki haldið eftir fyrir breytingar á tegundarvottorðinu.

Sannprófun getu fyrir framleiðslu. CRD hefur að geyma almennt orðalag um 'einföldun' ferlisins án þess að um nokkrar sérstakar einfaldanir sé að ræða.

Svar: Það eru engar einfaldanir á reglunni fyrir POA; hins vegar mun stofnunin þróa AMC svo að það verði auðveldara að sýna fram á fylgni fyrir ELA 1 og ELA 2.

Samræmt DOA/POA. Þetta er sú ráðstöfun sem lofar hvað bestu af þeim sem ætlaðar eru til 'sannprófunar getu'. Ávinningur þessa gæti þó auðveldlega glatast á milli EASA og landsflugmálayfirvalda sem ekki eru samstarfsfús. Hvernig munu hlutverk landsflugmálayfirvalda og EASA rúmast í hinu 'einfaldaða' ferli?

Þess skal getið að mörgum evrópskum svifflugufyrirtækjum sem höfðu áður hlotið fulla samþykkt ríkis, hefur síðan mistekist að fá samþykki samkvæmt lið 21, væntanlega í margbreytileika- og kostnaðarflokkum liðs 21 kerfisins. Er hægt að vænta þess að einn eða fleiri ofangreindra valkosta gerði þeim kleift að hljóta 'flytimeöferð' til samþykkis? Sé staða þessara íþróttasamtaka höfð í huga, teljum við að samræmda DOA/POA ferlið sé líklegasti kosturinn.

Svar: Hugmyndin að baki vottunaráætluninni er sú að leyfa tegundarvottunina án þess að þörf sé á DOA eða AP-DOA fyrir ELA1. Það skal viðurkennast að í fyrstu mun þetta einungis einfalda frumtegundarvottun og mun ekki veita þau DOA sérreittindi sem myndu draga úr byrði áframhaldandi stuðnings við tegundarvottun. Því eru þróaðar einfaldaðar viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur svo að hljóta megi DOA.

Athugasemd: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álit að draga ætti hinn nýja undirlíð-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

Íhlutir án Eyðublaðs 1. Tillagan í CRD um að draga úr umfangi íhluta sem ekki krefjast EASA Eyðublaðs 1 til afhendingar er ekki réttlætt á fullnægjandi hátt. Hin yfirlýsta þörf á því að þróa reglugerð sem hefur sameiginlega þætti með almannaflugi er ekki rökrétt né skynsamleg.

Tilurð viðeigandi íhluta til endurnýjunar á flugskrokki, og staðbundnum stuðningsburðarvirkjum úr hráefni frá réttum veitum, er stjórnað á fullnægjandi hátt og vel það af viðhaldsaðilum loftfarsins samþykktum samkvæmt Lið M og starfsmönnum sem bera ábyrgð á almenningsflugi. Viðeigandi skýrsluhald í vinnuþlögum og viðhaldsskrám, hvað varðar uppruna viðskiptalega gjaldgengs búnaðar og tilurð minniháttar flugskrokksíhluta í samræmi við ráðleggingar framleiðenda, er nú þegar til staðar samkvæmt Lið M og er að öllu fullnægjandi hvað varðar öryggisþarfir þessa geira, eða hvað varðar skil loftfars til flugs í viðskiptalegum tilgangi í undantekningartilfellum.

Sköpun reglu sem tekur mið af íþrótta-/almannaflugi er algjörlega háð ítarlegri útfærslu þessa leiðsagnarefnis og umfangi beitingar þess frjálsræðis.

Svar: Tillagan um íhluti án EASA Eyðublaðs 1 gengur lengra en gildissvið íhluta sem framleiddir eru til viðhalds. Gildissviðið er opið öllum íhlutum að undanskildum þeim íhlutum og búnaði sem hefur takmarkaðan endingartíma, íhlutum frumburðarvirkis og íhlutum flugstjórntækja. Þessi

takmörkun á gildissviði er innleidd til stýringar á áhættuþáttum og þar af leiðandi til að leyfa notkun í flugi í viðskiptalegum tilgangi.

Viðurkenndar einingar (e. Qualified Entities, QE). Viðbót möguleika á QE hlutverkum fyrir lítil og meðalstór fyrirtæki og íþróttasamtök er mikilvæg þróun, sem gefur möguleika á því að draga úr sameiginlegum stjórnunarkostnaði og er því fagnaðarefni. Óttast er að flókinn reglugerðarhluti og mögulegur skortur á skuldbindingu á framkvæmdastjórnarstigi gætu skyggt á ávinning QE einingar sem er að öllu leyti gagnleg samtökum íþróttta-/almannaflugs almennt, og umsækjendunum sérstaklega. Virkja ætti QE til að leyfa sem mest frjálsræði hvað varðar valin hlutverk, og þeim gert að hafa samskipti við einungis einn mótaðila hjá stjórnvaldi. Viðskiptaleg hagkvæmni QE krefst vandlegrar ihugunar.

Svar: Það skal viðurkennast að ákveðin óvissa er fyrir hendi í tengslum við ferli QE fyrir Stofnunina og því er einfaldað AMC lagt til fyrir núverandi reglugerðarkerfi DOA.

Fyrirhugaðar stjórnvaldskröfur AR GEN.205 (vísað er í CRD við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-22(b) og 2009-02(d) útg. 4. október 2010) myndu skilgreina hvernig lögbær stjórnvöld gætu notað QE. Þetta myndi taka gildi fyrir POA þegar viðeigandi reglur úr lið-21 yrðu lögleiddar í lið-AR. Álitsgerðarinnar fyrir þetta er vænst árið 2013. (Vísad er í reglusetningarverkefni MDM.060)

(3) CAA NL:

(Bls. 6, atriði 1) Efast er um hvort tillagan um að takmarka loftför í gegnum rekstrarreglur þessara takmarkana sem er að finna í TCDS sé fýsileg án þess að mikill fjöldi óafgreiddra TCDS myndist fyrir loftför sem hafa þegar gildar vottanir sem fengnar voru fyrir tíma EASA. Fjöldi TCDS mun ekki tiltaka sérstaklega gildistakmarkanir úr lofthæfireglunni.

Svar: Talið er að um misskilning sé að ræða hvað varðar markmiðið í CRD. Þar sem þess var vænst að gerð hreyfils og skrófu yrði of takmarkandi, lagði hópurinn til notkun RTC sem útgönguleið. Á þeim tíma voru látnar í ljós áhyggjur þess efnis að RTC gæti takmarkað rekstrarlega notkun við tómsundflugsaðgerðir. Drögin að rekstrarreglunum sjá fyrir sér að loftfarið þurfi CofA eða takmarkað CofA og setja rekstri engar almennar skorður nema þær sem er að finna á gagnaskjali þess. Því myndi notkun RTC ekki hafa neinar afleiðingar. Ekki er gert ráð fyrir afturvirkri breytingu á fyrirliggjandi TCDS.

CS-VLA. Lagt er til að CS-VLA sé breytt í 900 kg. í samræmi við CS-22.

Svar: Þessi athugasemd verður tekin fyrir í reglusetningarverkefni VLA.008.

(Bls. 11) Ekki er fallist á að skert og einfaldað vottunarferli íhluta sem búnir eru til af "áhugamönnum" sé viðunandi fyrir loftfar sem notað er fyrir CAT.

Svar: Stofnunin er áfram þeirrar skoðunar að viðeigandi öryggisstigi sé viðhaldið, þegar haft er í huga að þessir íhlutir eru ekki hluti af frumburðarvirki, flugstjórntækjum eða eru ekki íhlutir með takmarkaðan endingartíma.

(Bls. 14 efst) Óljóst er hvernig EASA myndi starfa sem 'fulltrúi hönnunarríkis loftfars sem hannað er í Bandaríkjunum án formlegs flutnings TC og hönnunarábyrgðar í augum ICAO.

Svar: Stofnunin þarf að kanna nánar málefni 'hönnunarríkis' þar sem gildissvið US-LSA er allt að 600/650 kg. og því myndu þessi RTC ekki heyra undir ICAO vegna þess að lægri mörk viðauka 8 hluta 5 eru 750 kg. og ICAO viðauki 8 tekur aðeins til tegundarvottana.

Flugmálastjórn Hollands hefur eftirfarandi athugasemdir við textann í lið 21:

21.98 Staðlaðar breytingar Í þeirri mynd sem málsgrein (a) er nú, geta svifflugur og véflugur með MTOM > 2.000 kg. ekki notað stöðluðu breytingarnar á meðan CS-23 flugvélar geta notað

þær fyrir allt að MTOM < 5.700 kg. Það virðist rökrétt að hafa þennan möguleika ekki fyrir hendi fyrir allar svifflugur og vélflugur undir 5,7 tonnum.

Tillagður texti:

Gildi : Þessi málsgrein gildir aðeins um flugvélar með hámarks flugtaksþyngd (MTOM) undir 5.700 kg., þyrilknúnar vélar með MTOM undir 3.175 kg., svifflugur og vélflugur með MTOM undir 5.700 kg., og loftbelgi og loftskip eins og skilgreint er í málsgrein 21A.14(b) eða 21A.14(c).

Svar: Stofnunin gerir ekki ráð fyrir stöðluðum breytingum sem gilda um slíkar svifflugur eða vélflugur sem eru langt frá núverandi hönnun svifflugna.

21A.307 Afhending íhluta og búnaðar fyrir uppsetningu.

Tillögð breyting á gildissviði íhluta án EASA Eyðublaðs-1 endurspeglast ekki í textanum í 21A.307(b) og (c).

Svar: Samþykkt. Málsgrein (c) var ranglega haldið eftir og verður henni eytt.

21A.353 Hæfi

Setningarnar í b(5) og b(6) eru óljósar.

Tillagður texti:

(b) Fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis, skal umsækjandinn vera handhafi eða hafa sótt um:

5. skilgreint starfsgildissvið, samþykki samkvæmt þessum undirlið er viðeigandi til að sýna fram á samræmi við tiltekna hönnun. Eyða 6.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álit að draga ætti hinn nýja undirlið-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.359 Hönnunartryggingarkerfi

(a) Hönnunartryggingarkerfið ætti að vera **skjalfest** kerfi. Setjið orðið 'skjalfest' á undan hönnunartryggingarkerfi í fyrstu setningunni.

(a)2. Sú skylda sem rækja skal ætti að vera í samræmi við þennan **lið**, sem og sú sem hönnunarhandhafi skal uppfylla, 21A.3 o.s.frv. Eyðið 'undir' í undirlið.

(b) Textinn fyrir útgáfu samræmisýfirlýsingar til stofnunarinnar ætti að fyrirfinnast hér í þeirri mynd sem hann er að finna í 21A.239(b). Þessarar yfirlýsingar er þörf í 21A.381(b) og 21A.385(d).

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álit að draga ætti hinn nýja undirlið-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.361 Gæðakerfi fyrir framleiðslu

(a) Gæðakerfið ætti að vera skjalfest kerfi. Setjið orðið 'skjalfest' á undan gæðakerfi í fyrstu setningunni.

(b)(ix) Þessu má eyða þar sem samþykkt fyrirtæki er umsækjandi eða handhafi hönnunarinnar.

(b) síðasta setning: Hér er einungis gerð tilvísun í íhluti með takmarkaðan endingartíma þar sem 21A.307 tekur á annan hátt á íhlutum er tilheyra frumburðarvirki eða flugstjórnarbúnaði, sem skilgreinast vanalega sem kritískir íhlutir.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlit-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.363 Skýring

Allar málsgreinar: Látið tilvísanir í viðeigandi málsgreinar í 21A.365 fylgja með svo samræmis og skýrleika sé gætt, líkt og er gert í 21A.143.

(a)11. Lýsing á rekstrarlegri endurskoðun og 'gæða'kerfi og ferlum þar að lútandi. Setjið inn orðið 'gæða'. Eins og minnst er á í málsgrein 4 á blaðsíðu 8 í plagginu, var tillagðri tilslökun fyrir framleiðsluhluta samþykkisins ekki haldið eftir, og einnig er þörf á gæðakerfi í 21A.361.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlit-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.365 Samþykkiskröfur

(c)2. Eyðið 'undir' í undirlit þar sem stofnunin ætti að uppfylla áfram allar kröfur liðs-21.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlit-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.367 Breytingar á samþykktri stofnun

(a) Eftir útgáfu samþykkis fyrirtækis, hverja breytingu er lýtur að stofnuninni, sérstaklega breytingar á hönnunartryggingunni eða rekstrarlegri endurskoðun og gæðakerfum. Setjið inn orðin 'og gæða', sjá ástæðu undir 21A.363(b)11.

Setjið inn textann í 21A.147(b), þar sem flugmálastjórn eða stofnunin gæti viljað notfæra sér þennan möguleika á meðan á breytingum á fyrirtækinu stendur.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlit-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.381 Hönnunarsérréttindi

Setningarnar í (c)4 og 5 eru óljósar.

(c) 6 er ekki í samræmi við 21A.710(a). Textanum ætti að breyta í samræmi við 21A.263(c)6 og 7.

(d) Eyða má þessum hluta þar sem kveðið er á um þetta í 21A.47.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlíð-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.383 Framleiðslusérréttindi

(c) Tilvísuninni í 21A.307 ætti að eyða eins og í 21A.163(c).

(e) Þetta ætti einnig að fela í sér sérréttindi til útgáfu PtF. Texta skal breyta í samræmi við 21A.163(e). Þetta hefur einnig í för með sér breytingu á 21A.711 svo að innifalin sé tilvísun í þessa málsgrein.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlíð-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.385 Skyldur handhafa

(j) Vinsamlegast breytið upphafinu í: 'Kerfið undir (i) ætti að fela í sér öll tilvik þar sem Þar sem fyrirtækið er bæði handhafi hönnunar og framleiðslustofnun er þetta innanhúss mál.

(j)2 úr 'Þar sem handhafi samræmda.....' getur þetta ekki átt við þar sem þetta samþykki hæfir ekki fyrirtækjum sem búa yfir eða hafa sótt um hönnunarsamþykkið. Vinsamlegast eyðið texta.

(k) vinsamlegast eyðið, ekki mögulegt.

(n) tilvísunin í 21A383(f) er röng, (f) er ekki til.

(o) vinsamlegast setjið textann í gildandi 21A165(k) inn. Þetta er nauðsynlegt svo að gefa megu út PtF.

Svar: Stofnunin komst að þeirri niðurstöðu út frá viðbrögðunum við CRD og viðbrögðum úr innanhússamráði við þessu álitu að draga ætti hinn nýja undirlíð-L fyrir samræmt samþykki hönnunar- og framleiðslufyrirtækis til baka. Komist var að þeirri niðurstöðu að þetta myndi ekki hafa í för með sér ávinning en á sama tíma væri möguleikinn á þessum samþykktum sem gefnar væru út af stofnuninni þegar fyrir hendi, með grein 20(2)(b)(ii) í grunnreglugerðinni lægi umsóknin þegar fyrir.

21A.436 Staðlaðar viðgerðir

Sjá athugasemdir undir 21A.98.

Svar: Ekki samþykkt. Sjá svar við 21A.98.

21A0,711 (b) og (c)

Tilvísun í 21A.381 og 21A.385 ætti að vera innifalin.

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirlíðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

(4) DGAC-Frakkland

Frá upphafi hefur DGAC-Frakkland stutt ELA verkefnið eindregið. Það er DGAC-Frakklandi mikil ánægja að hafa lesið CRD 2008-07 lið I og styður tillögur EASA.

Beðið er eftir ELA um gervallt samfélag almannaflugs. Þar sem sumar ELA áætlananna hafa þegar hafist, er þörf á reglunni, vottunarferli og AMC eins fljótt og auðið er, svo fýsileiki þessara áætlana og stöðlunar innan Evrópu sé tryggður.

Svar: Stofnunin þakkar DGAC-Frakklandi fyrir stuðning sinn. Listi yfir aðgerðir sem ljúka þarf, sem DGAC-Frakkland lætur í té, verður notaður til að skipuleggja eftirfylgni MDM.032 og BR.010.

Á síðu 5/28, er skrifað að TCH skuli sækja um ELA kerfið. Við höfum skilning á hugtakinu fyrir nýjar framleiðsluvörur. Engu að síður ætti möguleikinn á að notast við ELA regluna að vera undir eiganda loftfars kominn fyrir notaðar framleiðsluvörur.

Svar: Þessi athugasemd á rétt á sér og það orðalag sem lagt er til í lið-21 myndi ekki takmarka hæfi nýs loftfars eða TCH einvörðungu.

Tæknileg skilyrði fyrir hreyfil og skrúfu

Á blaðsíðu 5/28, (a) 2, er þeirra getið en þau eru ekki til. Af stöðlunarástæðum verður EASA að gefa þau út.

Svar: Samþykkt. Í umfangi annars stigs verkefnisins yrði að tilgreina og gefa út þessar tæknilegu kröfur. Í dag eru þau einungis til fyrir svifflugur og VLA innan viðeigandi lofthæfisreglna. (Undirliður H og J við CS-22 og tilvisun í CS-VLA við þessa undirliði)

Samhæfing CS-VLA/CS-22

Á síðum 6/28 og 7/28, (b) 2 (2. og 4. punktur), má sjá mismunandi hámarksþyngdir fyrir CS-VLA og CS-22. Þær ætti að samhæfa við 900 kg.

Svar: Þessi athugasemd verður tekin fyrir í viðkomandi reglusetningarverkefni.

(5) Evrópubandalag léttra tilrauna- og fornloftfara (e. European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft, EFLEVA).

EFLEVA lýsir þeirri skoðun sinni að það sé erfitt að tjá sig varðandi CRD Lið I án ítarlegra athugasemda.

Stig 2, verkefni BR.010, er stutt þó hins vegar sé þetta fullseint.

Fallist er á að ekki sé þörf á TC fyrir hreyfla og skrúfur fyrir tiltekin ELA loftför.

EFLEVA er sammála og fagnar tillögunni um að hækka efri mörk ELA1 upp í 1.200 kg.

EFLEVA fellst á innleiðingu nýs CS og endurbætur fyrirleggjandi CS. Hins vegar er áhersla lögð á það að greinin þarfnast þess að þessi CS séu gefin út fyrr en seinna.

EFLEVA fagnar tillögu stofnunarinnar þess efnis að heimila einfaldaðar leiðir til fylgni við lið 21 undirlið J, þar sem þetta mun draga úr þeim afskiptum sem stofnunin þarf að hafa af samþykki á breytingum og viðgerðum, sem aftur hjálpar til við að draga úr kostnaðarbyrði.

EFLEVA er sammála hugtakinu um samræmda DOA/PO vottun ef það er til þess fallið að draga úr kostnaðarbyrði smærri hönnunar- / framleiðslufyrirtækja.

EFLEVA styður hugtakið um viðurkenndar einingar sem fela skal tiltekin vottunarverkefni. Hins vegar hefur EFLEVA áhyggjur af því að útboðsferli með tilkynningu á vefsíðu EASA sé ekki viðeigandi, og frekari ráðstafana sé þörf til að tilkynna mögulegum umsækjendum um útboð.

EFLEVA styður fyrirætlun stofnunarinnar um að samræma reglur við það sem tíðkast í Bandaríkjunum hvað varðar frumlofthæfiskröfur fyrir létt sportloftför. Hins vegar sýna tillögurnar í CRD að útflutningsmáti flugvéla frá Evrópusambandinu til Bandaríkjanna er tiltölulega einfaldur, á meðan flugvélar frá Bandaríkjunum þurfa að þola auknar vottunarkröfur þegar þær eru fluttar út til ríkja innan Evrópusambandsins. Þetta hefur í för með sér aukinn kostnað fyrir bandaríska framleiðendur og óþarfa hindranir á sölu bandarískra flugvéla innan Evrópusambandsins.

EFLEVA fagnar tillögunni þess efnis að innleiða nýtt CS fyrir staðlaðar breytingar og viðgerðir sem byggist á (AC)43-13. Enn og aftur hvetur EFLEVA stofnunina til að innleiða þetta CS sem fyrst, þar sem það myndi draga úr eða binda enda á kostnað við samþykki á breytingum og viðgerðum.

Svar: Stofnunin vill þakka athugasemdaaðila fyrir stuðninginn og hefur lagt fram tillögur um ýmis eftirfylgniverkefni (t.d. MDM.032(d) og BR.010) í samræmi við útgefna reglusetningaráætlun. Við munum leita allra leiða til að hraða þessum verkefnum eins og kostur er.

(6) Evrópskir framleiðendur svifflugna

Evrópskir framleiðendur svifflugna lýsa vonbrigðum sínum með þá breytingu sem nú er lögð fram og á rætur sínar að rekja til verkefnis MDM.032 sem hefur tekið of langan tíma og tekst ekki það ætlunarverk sem almannaflug þarfnast svo sárlega.

Enn og aftur er vakin athygli á því að aðgerða er þörf vegna reglunnar um þóknarir og gjöld fyrir almannaflug, þar sem hún er skaðleg rekstri almannaflags.

Sannprófun getu fyrir hönnun. Núverandi möguleikum, vottunaráætlun, önnur ferli til DOA (APDOA) og fulls DOA, er ekki breytt af þessari tillögu og veita þeir því engar tilslakanir fyrir greinina. Fullt DOA telst enn ekki vera viðráðanlegt og því er lagt til að veita APDOA einhver sérrettindi sem mun vera hvatning til þess að byrjað sé á APDOA og máski síðar uppfæra í fullt DOA.

Svar: Stofnunin hefur á því skilning að núverandi útfærsla krafna hönnunarfyrtækja gæti verið of krefjandi fyrir fyrtæki í almannaflogi. Stofnunin leggur því til í CRD 2008-07 að þróaðar séu viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur (e. Acceptable Means of Compliance, AMC) fyrir DOA sem myndu gera sönnun á fylgni auðveldari. Ávinningurinn yrði sá að full sérrettindi yrðu tiltæk fyrir samþykkt hönnunarfyrtæki.

Staðlaðar breytingar og viðgerðir. Innleiðing staðlaðra breytinga og viðgerða er studd, hins vegar skilja Evrópskir framleiðendur svifflugna ekki fyllilega þörfina á nýju CS. Innleiðing ætti að eiga sér stað eins fljótt og auðið er og hún ætti að vera hagnýt. Evrópskir framleiðendur svifflugna bjóða fram aðstoð sína við þessa vinnu.

Svar: Stofnunin leggur til innleiðingu nýrrar vottunarforskriftar sem nær yfir staðlaðar breytingar og viðgerðir sem notast við gögn úr FAA AC 43-13. Hin lagalega staða er hins vegar önnur en ráðgjafardreifibréfs FAA þar sem CS mun innihalda nákvæmar viðgerðir og breytingar sem ekki krefjast samþykktarferlis. Ferlið við að þróa og gefa út þessa vottunarforskrift gæti virst skrifræðiskennt, hins vegar gerir það stofnuninni kleift að gefa út samþykta hönnun innan valdsviðs hennar sem hægt er að útfæra án þess að þörf sé á samþykki fyrir hverri einustu einstakri staðlaðri viðgerð eða breytingu. Talið er að þetta auðveldi innleiðingu.

Breytingar á CS-LSA. Innleiðing sértæks CS sem byggist á ASTM stöðlum fyrir LSA loftför er studd. Þessi nýja regla ætti ótvírætt að eiga við þessi loftför og ekki skapa tvíræðni með tilliti til nothæfi annarra fyrirliggjandi lofthæfireglna, eins og CS-VLA eða CS-22.

Svar: CS-LSA á aðeins við um flugvélar og því ekki nothæft þegar um er að ræða svifflugur. LSA flugvélar eru í eðli sínu véldrifnar flugvélar sem geta haft góða svifeiginleika en eru ekki hannaðar í þeim tilgangi.

Viðurkenndar einingar. Mikilvæg meginkvörtun framleiðenda sviffflugna er skortur á starfsfólki innan EASA og landsyfirvalda á sviði flugmála sem hefur ítarlegan skilning á smáflugi.

Mjög oft stafa vandamál framleiðenda í samfélagi okkar af rangri beitingu reglna frekar en að reglurnar sjálfar séu rangar. QE er hugsað sem möguleg lausn á þessum skorti á sértæku viðhorfi og þekkingu á smáflugi. Eftirfarandi ættu að vera kröfur fyrir viðurkennda einingu:

- þessi stofnun ætti að hafa reynslu eða bakgrunn í smáflugi
- ef þörf krefur ætti tungumálið að vera hið sama og móðurmál umsækjandans
- snúa þarf frá núverandi þróun sem er í átt að umfangsmeiri pappír- og stjórnsýsluferlum
- vinna þarf gegn aðgreiningu verkefna og samþykkja
- best væri ef viðkomandi stofnun gæti haft eftirlit með öllum framleiðsluvörum og stofnunum innan sama fyrirtækis
- ef þess er einhver kostur ætti umsækjandinn að hafa rétt á því að velja hvar skal framkvæma þessi verkefni
- og síðast en ekki síst: verður hún að vera viðráðanleg í samanburði við dæmigerð verð á framleiðsluvörum

Svar: Það skal viðurkennast að ákveðin óvissa er fyrir hendi í tengslum við ferli QE fyrir stofnunina og því er einfaldað AMC lagt til fyrir núverandi reglugerðarkerfi DOA sem skjótfengin lausn. Ofangreindar kröfur eru líkar þeim forsendum sem gefnar eru í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu og leggja þær áherslu á mögulegan ávinning þess að notast við QE.

Íhlutir án Eyðublaðs 1. Framleiðendurnir myndu fagna auknum sveigjanleika sem væri samfara þessu hugtaki en hann er að miklu leyti háður AMC sem lýsir því hvernig syna á fylgni við samþykktar upplýsingar. Evrópskir framleiðendur sviffflugna bjóða fram stuðning sinn við þróun þessa AMC.

Svar: Stofnunin metur boðið um stuðning mikils.

Sviffloga er ekki flugvél. Framleiðendur sviffflugna eru þeirrar skoðunar að skýring þess efnis að sviffloga sé ekki flugvél og sé því ekki "flókið vélknúð loftfar" ætti að vera innifalin í álitinu þessu í stað þess að skilgreiningunni í grunnreglugerðinni sé breytt.

Svar: Við höfum skilning á möguleikanum á þessari túlkun fyrir sviffflugur drifnar með strókhreyfli; og munum íhuga nánari skýringu með AMC við lið-21. (Vísad er í verkefni MDM.032(d)).

Tegundarvottorð fyrir loftfar án hreyfils og/eða tegundarvottorð fyrir skrúfu. Möguleikinn á takmörkuðu tegundarvottorði er studdur; hins vegar ætti að vera möguleiki á fullu tegundarvottorði fyrir sviffflugur með hreyfla og skrúfur sem ekki eru vottaðar. Þetta myndi stuðla að þróun skilvirkari og hljóðlátari knúnings.

Svar: Þetta myndi teljast hluti af verkefni BR.010.

(7) FAA

FAA hefur endurskoðað CRD og hefur engar athugasemdir.

Svar: Bókað.

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

Íhlutir án Eyðublaðs 1. Útvíkka ætti möguleikann fyrir ELA1 loftför til sviffflugna í eigu klúbba, ekki einvörðungu til eigendanna.

Svar: Svipaða túlkun og notuð er í lið-M má innleiða í AMC.

Viðurkenndar einingar. Það er ætlun FFVV að verða QE fyrir svifflugur með tiltekið gildissvið þegar það verður unnt. FFVV hefur sérstakar áhyggjur og hugmyndir hvað varðar útfærslu sem myndi stuðla að öryggi og draga úr skrifræði.

Svar: Það skal viðurkennast að ákveðin óvissa er fyrir hendi í tengslum við ferli QE fyrir stofnunina og því er einfaldað AMC lagt til fyrir núverandi reglugerðarkerfi DOA sem skjótfengin lausn.

(9) Svissneska flugmálastjórnin (FOCA)

Viðurkenndar einingar. Þörf er á umfangsmikilli og ótvíræðri leiðsögn er lýtur að þeirri hæfni sem til þarf til að framkvæma vottunarverkefni. Varðandi "hlutverk staðfestingar fylgni" (jafngildi CVE hlutverks), verður að skilgreina hæfni og ábyrgð í AMC/GM.

Svar: Það skal viðurkennast að ákveðin óvissa er fyrir hendi í tengslum við ferli QE fyrir stofnunina og því er einfaldað AMC lagt til fyrir núverandi reglugerðarkerfi DOA sem skjótfengin lausn.

Breytingar á CS-LSA. Nákvæmt innihald CS-LSA er óþekkt, hins vegar hefur FOCA ítarlegar athugasemdir með tilliti til ASTM staðlanna sem vísað er til í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu sem er að finna í meiri smáatriðum í þessum viðbrögðum.

Svar: CS-LSA byggist á viðeigandi ASTM staðli ásamt kröfum og AMC sem aðstoða við að sýna fram á fylgni. CS-LSA er hluti af CRD 2008-07 lið II.

FOCA hefur eftirfarandi athugasemdir við textann í lið 21:

21A0,14

a) Núverandi texti í lið 21, 21A.14(b) er "...skrúfa með föstum eða stillanlegum skurði".

Sá texti sem eytt var úr CRD er "...skrúfa með föstum eða breytilegum skurði"

Nýr texti í CRD er "...skrúfa með föstum eða breytilegum skurði"

Texti í CRD verður að vera í samræmi við núverandi texta í lið 21.

Svar: Samþykkt. Breytingin á lið-21 sem innleidd var af breytingarreglugerð 1194/2009 var ekki innlimuð í CRD.

b) Tillagðir 21A.14(b) og 21A.14(c) tilgreina nothæfi flugvéla með MTOM undir 2000 kg. / 1200 kg. sem flokkast ekki sem "flókin vélknúin loftför". Hins vegar, byggt á BR gr. 3(j), eru flugvélar með MTOM undir 2.000 kg. / 1.200 kg. sjálfkrafa gjaldgengar sem einföld vélknúin loftför. Lagt er til að textinn "sem flokkast ekki sem flókin vélknúin loftför" verði fjarlægður úr 21A.14(b) og 21A.14(c).

Svar: Halda ætti tilvísuninni í flókin vélknúin loftför þar sem stróknúningur einn og sér er nægilegur til að flokkast sem "flókin".

c) Tillagður 21A.14(c) felur í sér:

7. bulluhreyfil;

9. skrúfu

Þetta er veruleg tilslökun núverandi krafna þar sem svo virðist að sönnun hæfni til vottunar þessara framleiðsluvara myndi takmarkast við samþykki vottunaráætlunar, óháð til dæmis, hreyfilafli eða smíði skrúfu (svo virðist sem votta megi bulluhreyfil samkvæmt ákvæðum 21A.14(c) og setja hann svo upp á loftfari með MTOM > 1.200 kg). Við teljum að þetta sé ekki viðeigandi og að nothæfi 21A.14(c) 7. og 9. ætti að vera takmarkað.

Svar: Samþykkt.

21A0,307 (b) og (c)

a) 21A.307 (b) og (c) virðast stangast á: breyta þarf texta eða skýra nánar.

b) Tillagður texti tiltekur að kröfurnar séu takmarkaðar við tilvik "sem heyra undir ábyrgð eiganda loftfarsins þegar sett er upp á loftfari hans". Þessi staðhæfing varpar fram mismunandi spurningum.

Setur þetta ástand takmarkanir á það hverjum er leyft að fljúga loftfarinu?

Hvað ættu að vera viðeigandi kröfur fyrir loftfar með MTOM upp að 1.200 kg. sem flogið er í flugskóla? 21A.307(a)?

Ef svarið er já, ætti þetta að teljast ófullnægjandi þar sem ætlunin ætti að vera sú að bjóða upp á leiðir til að lýsa því yfir að atriði "hafi verið framleitt í samræmi við samþykkt hönnunargögn og sé í ástandi fyrir örugga notkun" án þess að setja þungar forsendubyrðar fyrir útgáfu EASA Eyðublaðs 1.

Tillagður 21A.307 (c) myndi leyfa alla íhluti (þar á meðal íhluti og búnað með takmarkaðan endingartíma, íhluti er tilheyra frumburðarvirki og íhluti flugstjórnarbúnaðar) sem eru "framleiddir í samræmi við samþykkt hönnunargögn á ábyrgð eiganda loftfarsins þegar þeir eru settir upp á loftfari hans". Þrátt fyrir að við skiljum ætlunina að baki þessari kröfu, teljum við að hún, í þessu formi, fari út fyrir upphaflega ætlun þess efnis að gefa einhverjar tilslakanir. Tillögð nálgun er álitin úr hlutfalli þar sem annað hvort á 21A.307(a) við (setur í sumum tilvikum of strangar kröfur), eða þá að 21A.307(c) leyfir mjög lágt fylgnistig sem byggist á uppástungunni um "ábyrgð eiganda". Áhættan er sú að hafa kerfi sem er lagalega rétt (ábyrgð hjá eigandanum) en er vafasamt út frá öryggissjónarmiðum: Í þessu samhengi er áhrifamáttur lofthæfisskoðana í tilgangi fylgni vafasamur þar sem, til dæmis, framkvæma má skoðunina töluverðum tíma eftir að íhlutirnir hafa verið settir upp og umfang staðfestingar við skoðunina er takmarkað.

Eftirfarandi er lagt til:

— að skilgreina tilslakanir frá 21A.307 (a) sem takmarkast ekki við íhluti sem eru "framleiddir í samræmi við samþykkt hönnunargögn á ábyrgð eiganda loftfarsins þegar þeir eru settir upp á loftfari hans";

— hvað varðar íhluti og búnað með takmarkaðan endingartíma, íhluti sem tilheyra frumburðarvirki og íhluti flugstjórnarbúnaðar sem eru "framleiddir í samræmi við samþykkt hönnunargögn á ábyrgð eiganda loftfars þegar þeir eru settir upp á loftfari hans", verður stofnunin / viðurkennd eining að vera hlutaðeigandi að samræmingunni. Í þessu samhengi er lagt til að samþykkja skilgreiningu FAA á íhlutum sem framleiddir eru af eiganda/rekstraraðila eins og kveðið er á um í AC 20-62:

Eigandi/rekstraraðili telst vera framleiðandi íhlutar, ef eigandinn tók þátt í eftirliti með hönnun, framleiðslu eða gæðum íhlutarins. Í þátttöku í hönnun íhlutarins getur falist eftirlit með framleiðanda íhlutarins eða að láta framleiðandanum í té eftirfarandi: hönnunargögnin, efnið sem íhluturinn er búinn til úr, framleiðsluferla, samsetningaraðferðir, eða gæðaeftirlitsferli.

— Fyrir IFR búnað sem hægt er að flokka sem krítískan (bilanir flokkast sem hættulegar eða hörmulegar) ætti að nota sömu meginreglu og notuð er fyrir íhluti og búnað með takmarkaðan endingartíma, íhluti er tilheyra frumburðarvirki og íhluti flugstjórnarbúnaðar.

Nýta ætti samþykki framleiðslu/viðhaldsfyriertækja landa að því gefnu að gæðatryggingarkerfi framleiðanda sé tiltækt (sjá einnig 21A.439) eða þá að veita má tilslakanir þegar um er að ræða framleiðslu í takmörkuðu magni, að því gefnu að samþykkt gögn séu notuð til framleiðslu og samhæfi við samþykkt hönnunargögn sé fyrir hendi á þann hátt að það sé þóknarlegt stofnuninni/viðurkenndri einingu sem skal tilkynnt um framleiðsluferlið svo að hægt sé að skera úr um hvort afskipti séu í viðunandi mæli (t.d. þörfin á samhæfisskoðunum).

— 21A.307 verður að taka tillit til mögulegra tilslakana sem eiga við um munaðarlaus loftför (sjá viðbótarathugasemd í lok þessa skjals).

Svar: Málsgrein 21A.307 hefur verið endurgerð svo hún komi innihaldinu betur til skila. Ekki er fallist á að breyta hugsuninni; og skilgreina eigandann sem framleiðanda íhlutarins. Það er eigandinn sem getur íhugað íhlut án EASA Eyðublaðs 1 sem hæfur er til uppsetningar að því gefnu að þær viðmiðanir sem nefndar eru sé uppfylltar. Það ætti einnig að vera ljóst að þetta er einungis mögulegt þegar íhlutir eru auðkenndir og uppsettir á sínu eigin loftfari.

Með tilliti til athugasemdarinnar um IFR búnað, verður tilvísun í búnað sem krafist er í rekstri og af flugumferðarstjórn íhuguð í reglusetningarverkefni 21.026 'Nýir flokkar íhluta sem krefjast ekki Eyðublaðs 1' sem hefst snemma árs 2011.

Staðlaðar breytingar

Mælt er með að íhuga einnig leiðsagnarefni sem er að finna í FAA AC 23-27 "Skipt um íhluti og efni í fornloftförum": þetta er sérlega gagnlegt þegar um er að ræða munaðarlaus loftför.

Svar: Forn- eða eldri loftför tilheyra ekki valdsviði EASA. Munaðarlaus loftför eru ekki hluti af þessari tilkynningu um breytingu.

CRD segir, "Hinar stöðluðu viðgerðir og breytingar í CS eru því í raun og veru samþykkt gögn sem viðhaldsfyrirtæki getur notað í samræmi við lið-M." Hver er ástæðan fyrir því að notkun staðlaðra breytinga er einskorðuð við "viðhaldsfyrirtæki"? Ætlunin ætti að vera sú að valin verkefni mætti einnig framkvæma af eigendum/flugmanni.

Svar: Við föllumst á að þessi yfirlýsing hafi verið of takmarkandi. Kröfur liðs-M og liðs-145 hafa verið skoðaðar og þeim breytt (sjá drög að breytingum á 2042/2003 sem tengjast þessu álit) þar sem þess gerist þörf til að sýna fram á að þetta séu einnig samþykkt gögn og megi nota í samræmi við kröfur liðs-M og liðs-145.

AFM/AFMS og ICA

AMC/GM telst vera krafa svo að tryggja megi að lágmarksstaðli sé náð, bæði fyrir frumútgáfu og endurskoðun. Einnig ætti að veita leiðsögn með tilliti til flokkunar AFM breytinga, sérstaklega fyrir þá umsækjendur sem munu kjósa að sýna fram á fylgni við 21A.14(b) og (c). Einnig ætti að veita leiðsögn með tilliti til 21A.381(c) 4 og 5.

Svar: ICA er einnig umfjöllunarefni yfirstandandi verkefnis (MDM.056). Þess skal getið að álit 01/2010 hefur innleitt möguleikann á að samþykkja ákveðnar breytingar á flughandbók fyrir öll DOA. GM fyrir flokkun breytinga á flughandbók verður gefið út með ákvörðun út frá tilkynningu um breytingu nr. 16-2006.

21A.367(a)

Þörf er á leiðsagnarefni til að skilgreina betur hvað fellur undir verulegar breytingar.

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.377(c)2

Sá tímafrestur sem gefinn er fyrir aðgerðir til úrbóta, er ekki í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1194/2009 frá 30. nóvember 2009.

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.381(d)

Er þörf á þessari kröfu? Er hún ekki þegar fyrir hendi með kröfunum fyrir TC/STC flutning?

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.439 og 21A.441

Skilgreina ætti tilslakanir fyrir íhluti sem framleiddir eru af eiganda, a.m.k. fyrir þau tilvik sem falla undir staðlaðar breytingar.

Svar: Ekki samþykkt. Framleiðsla íhluta og afhending íhluta tengjast ekki. Íhlutir sem eru gjaldgengir án EASA Eyðublaðs 1 í samræmi við 21.307(b) eða hvað það snertir, íhlutir sem tilheyra stöðluðum viðgerðum eða breytingum geta samkvæmt skilgreiningu ekki verið framleiddir af eigandanum. Núgildandi kröfur sem er að finna í lið-M og lið-145 eiga áfram við.

Munaðarlaus loftför

Þrátt fyrir að tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu hafi upphaflega ekki verið ætlað að ná yfir mál sem hafa áhrif á munaðarlaus loftför er mælt með að þessi reglusetningaraðgerð sé nýtt til þess að skilgreina sértæka leiðsögn fyrir þessi loftför. Á meðal þeirra mála sem taka ætti á eru eftirfarandi:

— Leiðsögn til að auðkenna skipti á íhlutum og efni (tilv. í FAA AC 23-27 "Skipt um íhluti og efni í fornloftförum");

— Skipti á íhlutum/efni geta hafa verið samþykkt áður á sömu tegund loftfars. Ef uppsetningunni (og, ef við á, framleiðslunni) er lokið á þann hátt sem er í samræmi við fyrra samþykki, má nota þessi samþykki sem grundvöll samþykkis á svipuðu loftfari. Hins vegar verður umsækjandinn, í þessu tilviki, að hafa öll fyrri samþykkisgögn, þar á meðal allar leiðbeiningar fyrir áframhaldandi lofthæfi, eða byggja upp öll þau gögn sem vantar með stuðningi samþykkrar einingar (t.d. viðurkenndrar einingar, DOA/ADOA, o.s.frv.). Stofnunin/viðurkennd eining getur einnig metið hæfi umsækjandans, með því að leggja mat á hvort hann/hún hafi trausta þekkingu á meginreglum þeirrar hönnunar sem útfærð er á þeirri loftfarstegund sem verið er að breyta eða gera við.

— Til að byrja með er erfitt er að finna varahluti sem uppfylla TC (lítið magn, langur afgreiðslutími, úreldingarvandamál, o.s.frv.), svo ekki sé minnst á íhluti með Eyðublað 1. Leiðsögn er varðar uppsetningu gamallra og/eða notaðra íhluta (endurbýggða, yfirfarna eða endurvottaðra íhluta). Hafa ætti í huga að íhlutir í TC gætu verið úreldir og að aðrir íhlutir gætu verið tiltækir sem eru tæknilega meira þróaðir og áreiðanlegri.

Svar: Stofnunin þakkar athugasemdaaðila fyrir þessa tillögu en telur að þetta sé utan umfangs þessa verkefnis.

(10) Einn einstaklingur lagði fram eftirfarandi athugasemdir:

21A.14(b) og (c)

Dregið er í efa að svifflugur að 2.000 kg. ættu að teljast hluti af 21A.14(b). Áhyggjum er lýst með tilliti til útfærslu möguleikans á vottunaráætlun í 21A.14(c). Mikill stuðningur er við einfaldað AMC fyrir sönnun fylgni til fulls DOA fyrir ELA.

Svar: Sjá svar við CAA-NL (málgrein 21A.98) fyrir svifflugur allt að 2.000 kg. Vottunaráætlunin hefur nú verið innleidd sem grundvallarkrafa fyrir vottun af álit 01/2010 (vinsamlegast sjáið málgrein 21A.20): 21A.20 (b) sér hana fyrir sér sem vinnuskjal fyrir vottunarferlið í heild sinni. Til viðbótar, hvað varðar hið sértæka tilvik loftfars sem vísað er til í 21A.14 (c), verður vottunaráætlunin að vera samþykkt af stofnuninni. Stofnunin þakkar athugasemdaáilanum fyrir stuðning hans við einfaldað AMC fyrir DOA.

Staðlaðar breytingar og viðgerðir. Engar athugasemdir er hægt að gera þar sem þessi vottunarforskrift er ekki enn orðin tiltæk.

Svar: Álitið innleiðir meginregluna. Vottunarforskriftin verður lögð fyrir samráð í verkefni MDM.048.

21A.112B Sannprófun getu. Áhyggjum er lýst með tilliti til útfærslu möguleikans á vottunaráætlun í 21A.112B.

Svar: Vottunaráætlunin hefur nú verið innleidd sem grundvallarkrafa fyrir vottun af álit 01/2010 (vinsamlegast sjáið málsgrein 21A.20): 21A.20 (b) sér hana fyrir sér sem vinnuskjal fyrir vottunarferlið í heild sinni. Til viðbótar, hvað varðar hið sértæka tilvik loftfars sem vísað er til í 21A.14 (c), verður vottunaráætlunin að vera samþykkt af stofnuninni.

21A. 307 Afhending íhluta og búnaðar fyrir uppsetningu. Málsgrein (c) virðist fjarlægja takmarkanirnar sem málsgrein (b) setur. Mismunur milli krafanna fyrir krítiska íhluti fyrir ELA 1 og ELA 2 er ekki studdur.

Svar: Málsgrein 21A.307 hefur verið endurgerð og 21A.307(c) í CRD var röng.

Sem almenn athugasemd, velti ég ennfremur fyrir mér hversu margir eigendur loftfara geta axlað ábyrgð samræmis íhlutar eða búnaðar við samþykkt hönnun og hver er hentugleiki þess ef sá íhlutur er tiltækur á markaðinum.

Hvar er þá einföldunin?

Ég tel að möguleikinn á að takmarka útgáfu Eyðublaðs 1 sé fyrir hendi án þess að dregið sé úr öryggisstigi. Ef við höfum í huga mikinn fjölda íhluta sem ekki eru krítískir og eru fyrir hendi bæði í ELA 1 og ELA 2 loftförum, myndi einfalt samræmisvottorð sem gefið væri út af framleiðandanum (með DOA, en einnig með AP), vera nægilegt.

Ef EASA vill líta á vandamálið með íhluti sem framleiddir eru af eiganda sem vandamál sem aðallega tengist gömlum og 'munaðarlausum' loftförum sem erfitt er að finna varahluti fyrir, er mitt ráð að gera tilvísun í nügildandi FAA kröfur (FAR 21.303(a)(2) o.s.frv.)

Svar: Talið er að margir eigendur muni verða færir um að axla þessa 'ábyrgð'. Sem dæmi má nefna íhluti sem nefndir eru í viðbrögðunum; framleiddir fyrir loftfar af upphaflegum birgja sem ekki hefur POA, með samræmisyfirlýsingu. Þeir myndu ekki vera afhentir með EASA Eyðublaði 1, en eru byggðir í samræmi við samþykkt hönnunargögn. Með tillagðri breytingu á 21A.307, telst uppsetning með ákveðnum takmörkunum á umfangi ekki hafa áhrif á öryggi.

UNDIRLIÐUR L – Samræmt samþykki fyrirtækja sem ábyrg eru fyrir hönnun og framleiðslu loftfara sem skilgreind eru í málsgrein 21a.14(b) og (c).

Viðeigandi málsgrein liðs 21, undirliðs G og J, hefur verið tekin upp í undirlið L án verulegra tæknilegra breytinga.

Nokkrar "stjórnsýslulegar" málsgreinar með útskýringu málsgreinar 5 í CRD hefðu getað verið nægilegar og komið í veg fyrir óvissu við framtíðarbreytingar málefnsins.

Jafnvel með einu vottorði eru DOA og POA aðskildir hlutir. Samblanda krafna gerir verkið ekki auðveldara.

Svar: Stofnunin fellst á að tillagður undirliður-L leiði ekki efnislegs mismunar á einstökum kröfum DOA og POA. Möguleikinn á að flytja ábyrgð á POA til stofnunarinnar er þegar fyrir hendi í grein 20(2)(b)(ii) grunnreglugerðarinnar. Því er niðurstaðan sú að undirliður-L hafi ekki för með sér nægilegan ávinning og flæki reglurnar um of, eins og tjáð er í þessu svari. Stofnunin hefur ákveðið að draga til baka tillögu undirliðs-L.

21A. 432B Sannprófun getu. Í undirmálgrein (b) ætti að fá fram «tiltekið hönnunarverklag, aðföng og röð aðgerða sem nauðsynlegar eru til uppfyllingar þessa undirliðs» með samþykki stofnunarinnar.

Í undirmálgrein (c) ætti að fá fram «tiltekið hönnunarverklag, aðföng og röð aðgerða sem nauðsynlegar eru til uppfyllingar þessa liðs ... » með samþykki vottunaráætlunar.

Erfitt er að skilja muninn milli ferla sem ætlað er að fá fram sömu niðurstöður og hvernig má fá þær fram með vottunaráætlun einvörðungu.

Svar: Í málgrein (b), er tilvísunin í APDOA (ferlin eiga ekki einvörðungu við þá viðgerð sem verið er að íhuga), en í (c) er tilvísunin í samþykki vottunaráætlunar sem á einvörðungu við þá viðgerð sem verið er að íhuga.

21A. 112B Sannprófun getu

Sömu grunnathugasemdir og við 21A.14(c).

Svar: Vottunaráætlunin hefur nú verið innleidd sem grundvallarkrafa fyrir vottun af álit 01/2010 (vinsamlegast sjáið málgrein 21A.20): 21A.20 (b) sér hana fyrir sér sem vinnuskjal fyrir vottunarferlið í heild sinni. Til viðbótar, hvað varðar hið sértæka tilvik loftfars sem vísað er til í 21A.14 (c), verður vottunaráætlunin að vera samþykkt af stofnuninni.

21A. 710 Samþykki fyrir flugskilyrðum

Útgáfa flugleyfis gæti einnig átt við loftfar sem ekki hefur verið sýnt fram á fylgni við reglurnar fyrir, og umsækjanda sem óvissa ríkir um hæfni fyrir.

Myndi í raun einnig vera samþykkt án frekari flugaðstæðna til staðfestingar á öryggi við þessar aðstæður?

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

(11 & 12) Léttloftfarasamtök (e. The Light Aircraft Association, LAA) Tékklands og Samtök evrópskra framleiðenda léttloftfara (e. Light Aircraft Manufacturers Association Europe, LAMA EUROPE) létu í ljós sömu viðbrögð. Textanum er breytt til að forðast tvíverknað þar sem það er gerlegt.

Forsíða – Ófullgerð og mjög sein útgáfa þessa CRD

LAA og LAMA lýsa óánægju með þann verkmatá er EASA viðhafði við þessa mjög svo mikilvægu tilkynningu um fyrirhugaða breytingu.

CRD var gefið út TVEIMUR ÁRUM eftir lok athugasemdafrests upphaflegrar tilkynningar um fyrirhugaða breytingu nr. 2008/07!!! Einnig kemur sú staðreynd að CRD var gefið út á meðan á orlofstíma stóð undarlega fyrir sjónir, sérstaklega þegar haft er í huga hversu seint útgáfan átti sér stað. Vandamálið við hversu seint útgáfan átti sér stað var að allir höfðu nánast gleymt hvað málið snerist um...

Tíminn líður hratt – árið 2005 voru fyrstu drög lögð að skipunarbréfi (e. Terms of Reference, ToR) fyrir MDM032. Hvað höfum við í höndunum nú er við nálgumst lok ársins 2010? EASA hefur tekið á móti 843 athugasemdum. Hins vegar teljum við að það réttlæti ekki hversu langan tíma það hefur tekið að ljúka þessu CRD.

Sú staðreynd að CRD er skipt í tvo hluta og að einungis hluti 1 var gefinn út áður en tímafresturinn rann út er ekki viðunandi. Hvernig eigum við að gera athugasemdir við svo mikilvæga tillögu án þess að hafa möguleika á að sjá seinni hlutann?

Við teljum að gefa þurfi seinni hluta þessa CRD út tafarlaust og að framlengja þurfi tímafrest fyrir athugasemdir við hluta 1 í samræmi við það.

Svar: Útgáfa CRD í tveimur hlutum er ekki hluti af vanalegu verklagi stofnunarinnar en hafði í för með sér þann ávinning að bæta upp fyrir hluta af þeirri töf sem hafði átt sér stað. Þess hefur verið vandlega gætt í CRD hluta I, að gefa rétta mynd af þeim meginathugasemdum er lagðar voru fram og bæta við álitsdrögin niðurstöðum endurskoðunar okkar á öllum athugasemdunum. Hluti I er því gildur grundvöllur til að leita eftir viðbrögðum við álitinu og er sennilega auðveldara skjal aflestrar heldur en 500 síður CRD hlutar II.

Hluti II hefur verið gefinn út og inniheldur drögin að CS-LSA sem verður tekið upp af stofnuninni snemma árs 2011.

Stofnunin gengst við því að það hafi tekið langan tíma að koma málinu áfram, aðallega vegna aðfangamála en við höfum einnig notað töfina til þess að undirbúa verkefni BR.010 (rannsókn sett á laggirnar á þeim lærdómi fyrir ELA1 sem dreginn hefur verið af endurskoðun landsreglna er varða fis) og til þess að styrkja samvinnu við FAA hvað þetta varðar og til þess að safna frekari upplýsingum um reynslu Bandaríkjanna varðandi LSA reglur. Stofnunin vill leggja áherslu á að töfin er ekki tilkomin vegna skorts á skilningi á mikilvægi og forgangi almannaflygs eins og sýnt hefur verið fram á með tilslökununum á lið-M, álitinu sem nær yfir L leyfið og álitinu um FCL sem felur í sér LAPL.

Blaðsíða 4 (a) Almennar athugasemdir (LAMA EUROPE)

GRUNDVÖLLUR ALLRA ÁRANGURSRÍKA FLUGGREINA ER SMÁFLUG (TÓMSTUNDAFLUG).

Allir flugmenn hefja flug á lítilli flugvél, ekki á Airbus, Boeing eða Eurofighter. Hinn stóri viðskiptavinagrunnur evrópsks og bandarísks iðnaðar samanstendur af 600.000 tómsundaflugmönnum (samkvæmt Europe Air Sports), þ.á.m. fallhlífastökkvarar, notendur svifdreka, mótordreka, svifflugna, loftbelgja og léttra vélknúinna loftfara og er þetta mikill fengur. Til að skilja loftaflfræði, flugvélfraði, aflfræði, hagfræði og umhverfisáhrif flugvélar verður viðkomandi að hafa reynslu og reynsla fæst með tómsundasmáflugi. Til að fá áhuga á því að starfa í flugi, verður viðkomandi að komast í snertingu og upplifa það. Til að geta hannað nytsamt stórt loftfar, verður viðkomandi að hafa skilning út frá eigin reynslu, hvað er í raun að baki því og hvað þarf að hafa í huga.

Embættismenn í Bandaríkjunum hafa verið meðvitaðir um þetta um árabil. Þeir sáu fyrir sér meiriháttar vandamál við að fá hæft starfsfólk til starfa í stórflugsgæiranum. Þeir mátu vaxtarstöðnun í smáflugi (fjöldi loftfara og flugmanna) sem beina afleiðingu af vaxandi kostnaði við innkaup og starfrækslu smárra loftfara.

Til að bregðast við þessu var LSA (létt sportloftför) áætluninni ýtt úr vör í Bandaríkjunum árið 2004, með skýr markmið um að draga verulega úr stofnkostnaði fyrir einka- og tómsundaflug. Þessu var náð fram með því að skilgreina flokk einfaldra loftfara þar sem leyfið er skráning loftfara með eigin yfirlýsingu framleiðanda að því gefnu að fyrir liggja viðurkenndur iðnstaðall (ASTM staðall). Kerfið gerir fólki kleift að fljúga með verulega minni þjálfunar- og heilbrigðiskröfur.

Með þessu var ætlunin sú að snúa við þróun minnkandi fjölda fólks í flugi og þar með viðhalda grunninum fyrir fluggeirann og fimm árum eftir að nýju reglurnar voru kynntar kemur það berlega í ljós að sú leið sem var farin var hárrétt og náði fram tilskildum árangri. Fjöldi loftfara og flugvéla jókst strax og á sama tíma sameiginleg tiltæk aðföng fyrir stór flugfyrirtæki.

Bandaríska líkanið hefur nú verið tekið upp í mörgum löndum, stundum með smávægilegum breytingum, eftir því hvaða aðstæður ríkja í hverju landi fyrir sig. Á meðal þessara landa eru nú þau fjölmennustu: Kína og Indland. Svipaðar áætlanir voru teknar upp til að búa til grunn fyrir framtíð flugiðnaðar landanna.

Í dag eru afgerandi markaðsleiðtogar á öllum LSA markaðinum fyrirtæki sem hafa höfuðstöðvar í Evrópu.

Kaldhæðnin er sú að ekkert svipað kerfi er fyrir hendi sem gerir þessu loftförum sem eru byggð samkvæmt LSA reglum kleift að fljúga í Evrópu.

Margir töldu að tilkynningin um stofnsetningu ELA ferlisins væri fyrirheit um evrópska hliðstæðu. Hins vegar, þó að ELA sé vissulega veruleg tilslökun fyrir suma loftfarsflokka, er afleiðingin fyrir létt tveggja sæta sportloftför sú að ferlið er töluvert þyngra fyrir hönnun, framleiðslu og rekstur en bandaríska LSA kerfið.

Margir telja nú að svarið sé að stofna sérstakan flokk fyrir flugvélar undir 600 kg. og taka upp LSA kerfið í eins líkri mynd og mögulegt er.

Svar: Gildissvið MDM.032 er breiðara en LSA en einfaldanir á lið-21 eru lagðar til. Verkefnið BR.010 mun skilgreina hvernig ganga skal lengra en einfaldanirnar á lið-21 fyrir undirflokk ELA1 loftfara.

(LAA) Því miður sýnir þetta CRD ranga nálgun EASA að íþrótta- og tómsundaflugi. Við teljum að það sé ómögulegt að meðhöndla íþrótta- og tómsundaflug á sama hátt og flutningaflug.

Það verður æ greinilegra að við erum enn ekki að fá það sem við viljum og þörfnumst - einfalt LSA.

Við teljum að núverandi regluáttak EASA sé ekki að skila því sem við teljum að sé nauðsynlegt fyrir frekari þróun íþrótta- og tómsundaflugs. Við teljum að LSA gæti orðið upphafsflokkur fyrir flug. Til að svara þörfum meðlima okkar teljum við að EASA ætti að stofna sjálfstæðan LSA flokk sem er eins sambærilegur við bandaríska LSA kerfið og mögulegt er.

Jákvæð afleiðing þessa gæti verið alþjóðlegt LSA-kerfi sem er okkar langtímamarkmið.

Á fundi á AirVenture 2010, lýsti stjórnandi FAA, Randy Babbitt, því yfir að öryggisgögn LSA væru betri en vænst hefði verið. Við teljum að þetta sé sönnun þess að hugtakið um bandarískt LSA sem byggist á eigin yfirlýsingu ásamt skynsamlegum viðhaldsreglum hafi ekki í för með sér öryggisvandamál. Þar sem 65% af bandarískum SLSA koma frá Evrópu erum við sannfærðir um að hægt sé að notast við sama kerfið í Evrópu.

Hugtakið um sjálfstætt LSA gæti gengið upp – sjálfstætt þýðir ekki endilega að það sé án EASA, en það þýðir að það skipi ákveðinn sess í stigskiptingu reglna EASA.

Sami háttur hefur verið hafður á í Bandaríkjunum þar sem FAA hefur lagt sitt af mörkum við stofnun LSA flokksins innan reglna FAA, haldið eftir endurskoðunarhlutverki sínu en stýrir því ekki á beinan hátt.

Við erum meðvitaðir um að þetta myndi krefjast breytingar á grunnreglugerðinni.

LAA CR er reiðubúið að hjálpa til við undirbúning slíkrar breytingar.

Svar: Tilboð um aðstoð við EASA við verkefni BR.010 er mikils metið. Tillagðar breytingar úr verkefni MDM.032(e) sem eru innan ramma liðs-21 reglna ná sannarlega ekki fram þeim markmiðum sem LAA CR hefur í huga. Gildissvið LSA reglna FAA er hins vegar hlutmengi verkefnis MDM.032(e) og á ekki við fyrir allt sviðið upp að 2.000 kg.

Blaðsíða 4 EASA þóknarir og gjöld

LAA CR og LAMA EUROPE lýsa ánægju sinni með yfirlýsinguna um að EASA veki athygli framkvæmdastjórnarinnar... en óttast að það sé um seinan, þar sem jafnvel núverandi þóknarir og gjöld eru stórt vandamál fyrir smærri fyrirtækin. Grundvöllur þóknana og gjalda EASA eru reglurnar sem krefjast þess að EASA fjármagni sig algjörlega sjálft með þóknunum og gjöldum

sem EASA má ákveða. Núverandi gjöld eru nú þegar töluverð byrði fyrir smærri fyrirtækin. Vanalega framleiða þessi fyrirtæki á milli 10 – 150 loftför á ári með veltu á milli 1 – 30 milljónir evra og er það varla mögulegt að lifa af með núverandi þóknun og gjöld.

Þóknun og gjöld hafa verið þekkt vandamál um árabil, ákvörðun þar að lútandi verður að taka á stjórn málaegum grundvelli = framkvæmdastjórnin, eins fljótt og auðið er.

Svar: Bókað.

Blaðsíða 4 og 7 CS-23 létt upp að 1.200 kg. MTOM

LAA CZ og LAMA EUROPE telja að stofnun þessarar reglu sé ekki nauðsynleg. Í raun væri hægt að útvíkka CS-VLA í 4 persónur og 1.200 kg. MTOM. Að okkar mati er ástæðan fyrir því að við þörfnumst slíkrar reglu sú að ...stór meirihluti núverandi... sé ekki gilt, þar sem verið er að útbúa ELA kerfið fyrir ný loftför, ekki núverandi.

Í öllu falli eru svo margar viðeigandi reglur innan 1.200 kg. MTOM að það er æskilegt að draga úr fjölda þeirra frekar en að auka hann!

Í stað þessa átaks væri betra að EASA stofnaði gott LSA kerfi sem byggðist á ASTM. Vitað er að FAA er einnig að íhuga að stofna kerfi fyrir FAR-23 sem byggist á ASTM, kannski gæti þetta verið leiðin fram á við og í stað þess að stofna CS-23 létt gæti verið gott að vinna með FAA að ASTM kerfinu í þeim tilgangi að hafa flugstaðla á heimsvísu.

Svar: Um stundarsakir er talið að breyting 7 í FAR lið-23 sé viðeigandi og sannprófaður staðall fyrir tiltekna flugvélar. Til langs tíma lítið er áformað að endurskoða hina ýmsu staðla í náinni samvinnu við FAA sem á sama tíma hefur framkvæmt rannsókn á vottunarferli (e. Certification process Study, CPS) fyrir lið-23.

Blaðsíða 9 og 10 Viðurkenndar einingar

Nokkrir framleiðendur LSA og fisloftfara sem og LAA CZ tóku þátt í "Rannsókn EASA á útvistun vottunarverkefna" sem framkvæmd var af Steria Mummert Consulting.

Voru niðurstöður þessarar rannsóknar notaðar í þessu CRD?

Hvers vegna var rannsóknin ekki gefin út?

Svar: Stofnunin þakkar þér og öðrum innan iðnaðarins sem tóku þátt fyrir framlag til þessarar rannsóknar.

Skýrslan er ætluð til innri nota stofnunarinnar til að öðlast betri þekkingu á útvistunarmöguleikum. Eins og greint er frá að ofan er stofnunin að útbúa uppfærslu á ákvörðun stjórnarráðsins um útvistun. Skýrslan hefur ekki verið gefin út þar sem viðkvæm umræða um þessi mál stendur nú yfir.

Rannsóknin var ekki notuð fyrir þetta CRD þar sem CRD vísar einfaldlega í vinnu stofnunarinnar við að uppfæra stefnu stjórnarráðsins um útvistun.

Blaðsíða 10-11 7. Íhlutir sem krefjast ekki EASA eyðublaðs 1

Án útgáfu athugasemda er ómögulegt að yfirfara þessa tillögu. LAA CZ og LAMA EUROPE eru ósammála tillagðri lausn.

Við leggjum til, a.m.k. fyrir ELA 1, að notkun Eyðublaðs 1 sé ekki krafist.

Svar: Mótteknar athugasemdir leiddu til minna frjálslýndrar tillögu fyrir ELA1 sem leysir hlutaðeigandi undan umræðunni um notkun þessara íhluta, hvort sem er í viðskiptalegum tilgangi eður ei. Þetta gefur viðunandi málamiðlun sem er frábrugðin tillögu ykkar og breiðkar enn

kröfurnar fyrir EASA Eyðublað 1. Næsta stig sem áætlað er með verkefni BR.010 myndi gefa möguleika á mismunandi nálgunum.

Blaðsíða 11 Breytingar á merkingu íhluta og rekjanleika -

LAA CZ og LAMA EUROPE töldu að upphaflegu breytingarnar væru í samræmi við viðleitnina til að draga úr byrði á framleiðendur, en því er aftur á móti öfugt farið.

Þar sem við getum ekki séð athugasemdir í lið II erum við ósammála tillögðum breytingum í 21A.804 og 21A.805.

Svar: Liður II í CRD hefur verið gefinn út síðan og sýnir að merkingu íhluta skuli haldið fyrir rekjanleika og svo hægt sé að tengja þá við samþykkt hönnunargögn.

Blaðsíða 11 8. Breytingar á CS-LSA

LAA CZ og LAMA EUROPE fagna stofnsetningu vottunarforskrifta fyrir léttar sportflugvélar sem byggjast á ASMT F2245.

Því miður getum við ekki tjáð okkur meira um þetta málefni, þar sem CS-LSA verður gefið út í lið II en það er ekki þekkt enn.

Svar: Athugasemdir um CS-LSA verða mögulegar með CRD lið II. Þessar athugasemdir verða endurskoðaðar áður en CS-LSA verður gefið út snemma árs 2011.

Blaðsíða 13 9. Staðlaðar breytingar og viðgerðir

LAA CZ og LAMA EUROPE fagna þessari tilkynningu, hins vegar óttumst við að stofnun þessa tileinkaða CS sem byggist á FAA AC 43-13 1B og 2B muni taka of langan tíma.

Svar: Stofnunin þakkar ykkur fyrir stuðning ykkar. Eins og sakir standa er áætlað að MDM.048 hefjist 2011 og því ljúki í öðrum ársfjórðungi ársins 2013. Við leitum leiða til að hraða þessu verkefni eins og kostur er.

Blaðsíða 13-14. Samræming við FAA

LAA CZ og LAMA EUROPE fagna þessari yfirlýsingu. Við teljum að fyrir LSA væri best að stofna LSA kerfi á heimsvísu með sameiginlegum tæknilegum alheimsstöðlum sem byggðust á ASTM.

Svar: Stofnunin þakkar ykkur fyrir stuðninginn er lýtur að yfirlýsingunni um að EASA ætli sér að koma á fót langtíma samhæfingu á LSA við FAA (og önnur yfirvöld) með náinni samvinnu við FAA í eftirfylgni FAR-23 rannsóknar þeirra og í ASTM ferlinu.

(13) Léttloftfarasamtök Bretlands

Skýring III. (p2)

Þar sem liður II í þessu CRD hefur enn ekki verið gefinn út, er heildarmyndinni ábótavant og því ekki mögulegt að veita tæmandi svar.

Svar: Útgáfa CRD í tveimur hlutum er ekki hluti af vanalegu verklagi stofnunarinnar en hafði í för með sér þann ávinning að bæta upp fyrir hluta af þeirri töf sem hafði átt sér stað. Þess hefur verið vandlega gætt í CRD hluta I, að gefa rétta mynd af þeim meginathugasemdum er lagðar voru fram og bæta við álitadrögin niðurstöðum endurskoðunar okkar á öllum athugasemdunum. Hluti I er því gildur grundvöllur til að leita eftir viðbrögðum við álitinu og er sennilega auðveldara skjal aflestrar heldur en 500 síður CRD hlutar II.

Kafli a) 2) (bls. 5)

LAA styður í aðalatriðum tillöguna um að innleiða frekara samráð til breytinga á grunnreglugerðinni, en samráðið þarf að fara fram mjög fljótlega; tilkynning um fyrirhugaða

breytingu nr. 14-2006 var, þegar allt kemur til alls, gefin út fyrir fjórum árum síðan og viðbrögðin við henni voru ákall um breytingu á grunnreglugerðinni. Til að stuðla að svo þarflegri nýsköpun í iðnaðinum, verður EASA að aðhafast hratt til að veita hönnuðum og framleiðendum mjög léttra loftfara umhverfi, þar sem þeir geta starfað án hamla vegna kostnaðar og aðfanga sem felast í núverandi DOA/POA kerfum, ásamt samsvarandi kostnaðar- og rekstrarávinningi fyrir notendur.

Kafli b) (bls.6+)

LAA styður í aðalatriðum þær breytingar sem gerðar hafa verið samanborið við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07. Enn og aftur þarfnast iðnaðurinn þess sárlega að þessar tillögur verði tiltækar. Áriðandi er að hið nýja CS-LSA, CS23Létt og CS-'Staðlaðar viðgerðir og breytingar' og endurbætt CS-VLA og CS-22 séu gefin út (í síðasta lagi þegar breytingarnar á lið 21 eru gefnar út).

Svar: Stofnunin vill þakka athugasemdaaðilanum fyrir stuðninginn og leggur til framgang tillagna um ýmis eftirfylgniverkefni (t.d. MDM.032(d) og BR.010) í samræmi við útgefna reglusetningaráætlun. Við munum leita allra leiða til að hraða þessum verkefnum eins og kostur er. Fyrsti staðallinn, CS-LSA, verður þegar gefinn út snemma árs 2011. Aðrir 'staðlar' verða teknir upp með sérstökum skilyrðum.

Kafli b) 6) (bls. 9) (Viðurkenndar einingar)

Það væri mikils metið ef 'útboð' í þessu tilviki væru auglýst víðar. Að setja útboð á vefsíðu ykkar, án þess að tilkynnt sé um það, hjálpar ekki. Kannski væri mögulegt að koma á fót tölvupóstþjónustu með áskrift þar sem tölvupóstur væri sendur til allra áskrifenda þegar útboð væri gefið út?

Svar: Opin útboð eru útgefin af útgáfuskrifstofu Stjórnartíðinda Evrópusambandsins og eru, þegar þau er gefin út, sett inn á [innkaupasiðu EASA](#). Áskrift að tilkynningum með tölvupósti er ekki gerleg á vefsíðu EASA.

Hins vegar er hægt að gerast áskrifandi að rafrænum gagnagrunni útboða (e. Tenders Electronic Database, TED), þar sem öll útboð Evrópusambandsins eru gefin út á opinberum tungumálum ESB. Upplýsingar og leiðbeiningar um aðgang og tilkynningar er byggjast á sérstöku leitarsniði má finna á: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Almennt

Í fjölmörgum málsgreinum er að finna tilvísun í 21A.14 (b) eða (c) með orðalaginu "loftför sem skilgreind eru í málsgrein 21A.14(b) og (c)". Er það rétt að þetta orðalag skilgreini loftfarsflokkinn og gefi það ekki í skyn að hönnun loftfarsins hafi í raun verið samþykkt samkvæmt 21A.14 (b) eða (c) ? Svarið við þessari spurningu mun hjálpa til við að skilja hvort kostir nýja kerfisins (t.d. framleiðsla samkvæmt undirlið L, íhlutir framkvæmdir af eiganda) séu einnig mögulegir fyrir tegundir loftfara þar sem hönnun hefur verið samþykkt áður en þessi breyting reglunnar átti sér stað eða samkvæmt æðri stöðlum fulls samþykks DOA.

Svar: Þegar tilvísun er gerð í 'loftför sem skilgreind eru í 21A.14(b) eða (c)' í þessum kröfum, skilgreinir það flokk framleiðsluvara sem er að finna í þeirri málsgrein. Það myndi því einnig verða viðeigandi fyrir framleiðsluvörur sem þegar hafa verið samþykktar í samræmi við núgildandi reglur. Í álitinu er tilvísuninni, þegar hún á við, nú skipt út fyrir ELA1 og ELA2 þar sem skilgreiningar eru lagðar til í þessu álitu fyrir breytingar á 1702/2003.

21A.14 (b) og (c)

Þessi málsgrein tekur einnig á hreyfli og skrúfum. Hvernig er samband þeirra við undirlið L og 21A.307 (b) og (c) ef hönnunin er innifalin í loftfarinu eða ef hönnunin hefur þegar verið samþykkt

í gegnum DO í samræmi við undirlið J ? Er til dæmis mögulegt að framleiða hreyfil fyrir loftfar í samræmi við 21A.14 (b) eða (c) samkvæmt undirlið L? Geta íhlutir fyrir þennan hreyfil einnig verið framleiddir á ábyrgð eiganda loftfarsins?

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Hluti af athugasemdinni á því ekki lengur við.

Með tilliti til afhendingar íhluta án EASA Eyðublaðs 1, er henni vissulega ætlað að leyfa uppsetningu þessara íhluta þegar þeir eru í samræmi við samþykktu hönnun. Til dæmis má setja upp íhluti fyrir vélknúna hreyfla sem eru samþykktir á loftfarinu á ábyrgð eiganda loftfarsins.

21A.377 (b) og (c)

Í kafla B – Efni fyrir undirlið G, hefur niðurstaða 3 nýverið verið fjarlægð. Í þessari málsgrein birtist hún aftur.

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.353 (b)

Samræmt hönnunar- og framleiðslufyrirtæki samkvæmt undirlið L – myndi ekki geta undirritað DO-PO fyrirkomulag með öðru DO til viðbótar við frumgildissvið sitt.

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.383 (c)

Tilvísuninni "samkvæmt 21A.307" var eytt í viðeigandi texta undirliðs G fyrir nokkrum árum síðan þar sem hún leyfði ekki EASA Eyðublað 1 með "samræmi einungis" / "frumgerð".

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.385 (n)

Breyta ætti tilvísuninni úr "samkvæmt sérréttindum 21A.383(f)" í " ...21A.383(e)".

Svar: Stofnunin hefur ákveðið að draga tillögu undirliðs-L til baka. Athugasemdin á því ekki lengur við.

21A.439 Framleiðsla varahluta

Þessi málsgrein ætti einnig að taka á möguleikanum á íhlutum sem framkvæmdir eru á ábyrgð eiganda loftfarsins, að öðrum kosti væri þessi málsgrein í andstöðu við 21A.307 (b) og (c).

Svar: Ekki samþykkt. Málsgrein 21A.307 er ekki ætlað að breyta viðhaldskröfunum. Þetta er utan umfangs þessa reglusetningarverkefnis.

Undirliður L í heild sinni

Við sjáum ekki neina raunverulega kosti þess að stofna til slíks undirliðs L.

- Eins og 21A.377(b) og 21A-383 (c) sýna þegar, er mikil hættu á því að þessi undirliður sé óviljandi frábrugðinn viðeigandi kröfum undirliðs J eða undirliðs G. Sé þörf á undirlið L, ætti hann einungis að taka á samsetningu DO- og PO-samþykkisins, kröfunum sjálfum ætti að halda innan undirliða J og G.

- Hver er ávinningurinn fyrir iðnaðinn? Ætluð kostnaðarminnkun gæti verið óveruleg til langs tíma litið, þar sem kröfurnar sem hafa á eftirlit með verða áfram þær sömu og líklegt er að klofningur milli afskipta EASA (DO-hlutinn) og NAA (PO-hlutinn) í þessu eftirlitsferli eigi sér stað.

Svar: Stofnunin fellst á að tillagður undirliður-L leiði ekki efnislegs mismunar á einstökum kröfum DOA og POA. Möguleikinn á að flytja ábyrgð á POA til stofnunarinnar er þegar fyrir hendi í grein 20(2)(b)(ii) grunnreglugerðarinnar. Því er niðurstaðan sú að undirliður-L hafi ekki för með sér nægilegan ávinning og flæki reglurnar um of, eins og tjáð er í þessu svari. Stofnunin hefur ákveðið að draga til baka tillögu undirliðs-L.

(15) UK CAA

Blaðsíða 2 málsgrein nr.: III 4) og IV

Athugasemd: CAA hlakkar til að fá lið II í athugasemdaskjalinu þegar yfirgrípsmeiri athugasemdir varðandi allar tillögur, lið I og lið II, verða veittar.

Hér að neðan er að finna nokkur dæmi um þörfina á að skilja CRD í heild sinni: -

Yfirlýsinguna á blaðsíðu 4 um að "tekið hafi verið á móti tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu með blendnum tilfinningum" ætti að setja í samhengi við veitingu athugasemdarinnar og svar EASA.

Svar: Sama athugasemd barst frá mörgum athugasemdaaðilum, þ.e. að tillagan væri skref í rétta átt, hins vegar væru þeir þeirrar skoðunar að hún fæli ekki í sér þá lausn sem þeir höfðu vænst, svipaða FAA LSA kerfinu. Þar sem þetta myndi fela í sér breytingu á grunnreglugerðinni er annað stig lagt til með verkefni BR.010.

Tilvísun á blaðsíðu 5 í afnám reglna í ákveðnum hluta léttflugs virðist vera í andstöðu við meginreglur ICAO og útgáfu alþjóðlegs lofthæfisvottorðs. Útgáfa ICAO lofthæfivottorðs krefst þess að einstaklingur eða fyrirtæki ábyrgist framleiðsluvöru eða íhlut.

Svar: Mikilvægt er að tekið sé tillit til ICAO samhæfis en jafnvægi þarf þó að vera á milli þess að óskað sé eftir frekari þróun almannaflugs og viðeigandi öryggisstigs.

Tilvísun á blaðsíðu 5 málsgrein (a), undirmálsgrein 2, annað atriði. Þrátt fyrir að hér virðist tilgreind fyrirætlun um að samhæfa framtíðarbreytingar á grunnreglugerðinni við FAA og samgönguyfirvöld í Kanada, er álitnið að útvíkka ætti samhæfingu til tillögunnar um að útbúa frekari CS staðla.

Svar: Það er fyrirætlun okkar að samhæfa ferla og staðla þar sem það er mögulegt. Þróun samhæfðra staðla gæti þróast í þá veru að færri staðlar séu viðeigandi.

Blaðsíða 5 undirmálsgrein 2 fjórða atriði, Ásættanleiki tillagna um að sum ELA loftför muni ekki krefjast tegundarvottorðs fyrir hreyfil eða skrófu fer eftir stærð og tegund þeirrar starfrækslu sem leyfð er. Til dæmis gæti það verið ásættanlegt fyrir tveggja sæta heimabyggt loftfar en ekki fyrir getumeira loftfar með IMC samþykki (eins og Cessna 172 og PA28 (180).

Svar: Þetta krefðist vissulega endurskoðunar innan tillagðs verkefnis BR.010.

Blaðsíða 6 málsgrein nr.: (b) 'Álitnið við lið-21 og breytingar samanborið við tilkynninguna um fyrirhugaða breytingu', undirmálsgrein 1

Athugasemd: Upphaflega hugtakið í tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-07 var ætlað fyrir tómsundaflug. Dæmið í annarri setningu gefur til kynna að þessari meginreglu hafi ekki verið viðhaldið í þeim tillögðu breytingum sem útlístaðar eru í þessum viðbrögðum við umsögnum. Við myndum vilja fá skýringu hvað þetta atriði varðar.

Svar: Viðmiðanir fyrir notkun EASA Eyðublaðs 1 eru gerðar þrengri og leyfa því einnig notkun í viðskiptalegum tilgangi.

Blaðsíða 6 málsgrein nr.: (b) Undirmálsgrein 2, athugasemd undir fyrisögninni 'CS-VLA' (annað atriði)

Athugasemd: Reglusetningarverkefni VLA.008 mun íhuga útvíkkun í CS-VLA svo að nætur-VFR og IMC sé innifalið og viljum við geta þess að þetta gæti haft veruleg áhrif á öryggisgögn slíks loftfars og krefst því ítarlegrar endurskoðunar og samhæfingar við FAA og samgönguyfirvöld í Kanada.

Svar: Við erum sammála því að yfirfara þurfi öryggisáhrif sem hluti af þessu verkefni. Samhæfing við, og reynsla frá TCCA og FAA mun verða mikilvægt íhugunarefni.

Blaðsíða 7 málsgrein nr.: (b) Undirmálsgrein 2, athugasemd undir fyrirsögninni 'CS-23' (þriðja atriði)

Athugasemd: CS-23 létt, FAR-23 við breytingu 7 endurspeglar staðal sem var gefinn út af ríkisstjórn Bandaríkjanna þann 14. september 1969. Samþykkt er að mörg loftför voru hönnuð og byggð samkvæmt þeim staðli og sum þeirra njóta enn starfsleyfis þar sem nokkrar hönnunarbreytingar eru enn sniðnar að þessum eldri kröfum. Hins vegar mun hvaða loftfar sem er með verulegum breytingum eða hvaða nýja loftfar sem er frá þeim tíma, hafa verið hannað samkvæmt seinni stöðlum. Þetta gerir framleiðandanum kleift að taka tillit til hönnunarmálefna sem ekki var tekið nægilega á í fyrri útgáfu FAR-23 eins og þoli gegn þreytu og tjóni í samsettu burðarvirki. JAR-23 og CS-23 byggðust á FAR 23-42 dags. 4. febrúar 1991. Allar tillögur um að koma á fót lofthæfisvottorði, CS-23 létt, ættu að byggja á nýjustu CS-23 stöðlunum sem samstillta má verulega við FAR-23.

Svar: Flugvélar sem hannaðar hafa verið og vottaðar í samræmi við FAR lið-23 breytingu 7 hafa ekki verið véfengdar og mynda langstærstan meirihluta núverandi flota. Því teljum við að þetta geti verið lofthæfisstaðall fyrir flugvélar af svipaðri hönnun að því gefnu að þegar kröfurnar eru óviðeigandi (eins og samsett burðarvirki) verði vottunargrunninum breytt.

Blaðsíða 7 málsgrein nr.: (b) Undirmálsgrein 2, athugasemd undir fyrirsögninni 'CS-22' (fjórða atriði)

Athugasemd: Í þágu skilvirkni telur CAA að allri viðleitni til þess að hagræða hönnunarstöðlum CS-VLA og tillagðs CS-23 léttis, ætti að vera lokið áður en stofnsettur er nýr staðall eins og CS-23 létt. Þetta ætti að vera samhæfingaraðgerð með FAA og samgönguyfirvöldum Kanada.

Svar: Innleiðing CS-23 létt sem byggist á FAR lið-23 breytingu 7 telst vera hagnýt nálgun sem hægt er að endurskoða á seinni stigum og jafnvel fella hana inn eins og lýst er í CRD.

Blaðsíða 8 málsgrein nr.: 3

Athugasemd: Á hvaða stigi myndi innleggs einfaldaðs DOA vera krafist? Er líklegt að þess þyrfti áður en útgáfa lofthæfisvottorðs eða flugleyfis færi fram?

Svar: DOA myndi alls ekki vera krafa. Þær aðstæður sem lýst er sýna tilvik þar sem fyrirtæki getur byrjað án DOA og síðar, eftir því hvers konar rekstur er um að ræða, flutt sig yfir í DOA til að vera skilvirkari fyrir áframhaldandi lofthæfi.

Blaðsíða 10 málsgrein nr.: 6 'Viðurkenndar einingar', (annað atriði): "umsækjandinn ætti að geta lagt fram tillögu um þá viðurkennda einingu er hann kys fyrir samþykkt stofnunarinnar".

Athugasemd: Stjórnarráð EASA hefur enn ekki tekið upp stefnu um notkun viðurkenndra eininga. CAA leggur til að einn þáttur þarfnist íhugunar, hvort umsækjendur geti valið auðveldustu leiðina til að hljóta samþykki og upp að hvaða marki stofnunin ætti að úthluta viðurkennda einingu eftir landfræðilegri staðsetningu af tungumála- og menningarlegum ástæðum. Stöðlun verður einnig mikilvægt málefni.

Svar: Stefnan um notkun viðurkenndra eininga myndi þurfa að veita jafnréttisgrundvöll sem, með stöðlun, kæmi í veg fyrir að hægt væri að velja 'auðveldustu leiðina' til vottunar.

Blaðsíða 11 málsgrein nr.: (b) Undirmálsgrein 7

Athugasemd: Endurbætta tillagan krefst einungis EASA Eyðublaðs 1 fyrir frumburðarvirki, flugstjórnarbúnað eða íhluti með takmarkaðan endingartíma og að eigendur ELA 1 loftfars útvegi samræmisyfirlýsingu fyrir samþykktu hönnun. Öll loftför sem eru hæf fyrir ICAO lofthæfisvottorð verða að nota íhluti sem eru tiltækir með EASA Eyðublaði 1, takmörkuð framleiðsla er leyfð af réttilega viðurkenndum viðhaldsfyrirtækjum. Ekki er skýrt hver ber ábyrgðina þegar um er að ræða eigendur sem leggja fram samræmisyfirlýsingu. Loftför sem breytt er á þennan hátt ættu að vera takmörkuð við flugleyfi og ætti ekki að nota til starfrækslu í viðskiptalegum tilgangi.

Svar: Endurbætta tillagan hefur haldið upphaflegu tillögum fyrir ELA2 og gert tillöguna fyrir ELA1 meira takmarkandi. Eigandinn mun útvega samræmisyfirlýsingu og bera ábyrgðina á samþykki íhluta í loftfari sínu.

Blaðsíða 14 málsgrein nr.: (b) Undirmálsgrein 10, Samhæfing við FAA

Athugasemd: CAA fellst á, að undanskyldri sérstakri tilhögun sem viðhöfð er af umsækjendum utan EASA, að það væri ómögulegt fyrir EASA að gegna hlutverki hönnunarrríkis. Þetta verður sérlega áberandi þegar um er að ræða framleiðsluvörur sem eru samþykktar í Bandaríkjunum sem undir-ICAO LSA loftför sem verið er að íhuga fyrir útgáfu EASA ICAO lofthæfisvottorðs.

Svar: Bókað. Þetta málefni þarfnast frekari íhugunar.

Blaðsíða 14 málsgrein nr.: 2, Síðasta setning

Athugasemd: Yfirlýsingin um að "Hin evrópska nálgun RTC eða TC fyrir LSA komi ekki í veg fyrir að evrópsk LSA séu flutt út til Bandaríkjanna, hafi þau ekki fengið neina einstaka lofthæfisvottun" skilst ekki að fullu. Frekari útskýringa er þörf.

Svar: Þessi yfirlýsing tengist tilvitnununum úr tilskipun 8130.2F sem fram koma í þessari málsgrein í CRD lið I. Þar sem loftfarstegundin er hæf til vottunar, eða hefur jafnvel EASA (takmarkað) tegundarvottorð, myndi þetta standa fyrir 'svipaða vottun í upprunalandi'.

Því myndi loftfarið vera hæft til sérstakrar lofthæfisvottunar í LSA flokknum.

(16) Einn austurrískur meðlimur EASA nefndarinnar

Almenn athugasemd/réttlætning:

Vegna þeirrar staðreyndar að CRD hefur ekki verið gefið út í heild sinni – enn vantar þann hluta sem inniheldur athugasemdirnar og svör EASA (ekki tiltækt á heimasíðu EASA) - telst athugasemdafresturinn enn vera of stuttur.

Tillaga:

Þörf er á framlengingu athugasemdafrest fyrir þetta CRD vegna þess að hluti þess, þar á meðal athugasemdir hagsmunaaðila sem og svör EASA, hefur enn ekki verið gefinn út.

Svar: Ekki samþykkt. Útgáfa CRD í tveimur hlutum er ekki hluti af vanalegu verklagi stofnunarinnar en hafði í för með sér þann ávinning að bæta upp fyrir hluta af þeirri töf sem hafði átt sér stað. Þess hefur verið vandlega gætt í CRD hluta I, að gefa rétta mynd af þeim meginathugasemdum er lagðar voru fram og bæta við álitdrögin niðurstöðum endurskoðunar okkar á öllum athugasemdunum. Hluti I er því gildur grundvöllur til að leita eftir viðbrögðum við álitinu og er sennilega auðveldara skjal aflestrar heldur en 500 síður CRD hlutar II.

Undirliður B

21A.14

Athugasemd/réttlætning/tillaga:

Skilgreiningarnar eins og þær eru nefndar í þessari málsgrein, ættu að vera í samræmi við skilgreiningarnar sem útfærðar eru í öllum öðrum viðeigandi hlutum útfærslureglanna.

ELA 1 skilgreining í lið M skal vera í samræmi við skilgreininguna í lið 21.

Svar: Tillagan um breytinguna á lið-M er innleidd í þessu álit.

(c) 7. bulluhreyfill

Athugasemd: Er ELA vottunarferli mögulegt fyrir allar gerðir bulluhreyfla sem jafnvel eru ekki notaðir fyrir 21A14(c) framleiðsluvörur, jafnvel þegar um er að ræða mjög flókna hreyfla með FADEC og hverfipjöppum?

Svar: Samþykkt. 21A.14(c) hefur verið leiðrétt svo aðeins sé leyfð uppsetning hreyfla og skrúfa á loftfari eins og skilgreint er í 21A.14(c)

21A.47

Þörf er á að útskýra, hvort flutningur tegundarvottorðs fyrir loftfar, þar sem stofnunin hefur samþykkt vottunaráætlun, sé mögulegur, þegar hæfniskröfur fyrir 21A.14 eru ekki uppfylltar, og hinn nýi handhafi tegundarvottorðs hefur ekki AP til DOA eða DOA. (Sjá einnig 21A.116)

Svar: Þegar stofnunin samþykkir vottunaráætlun, eru hæfniskröfur uppfylltar. Breytingin á 21A.14 nær til þessa.

Flutningur myndi hins vegar eingöngu vera mögulegur þegar einstaklingur eða lögaðili er fær um að uppfylla þær skyldur sem tilgreindar eru í tillagðri breytingu á 21A.47 (Sjá CRD 2008-06)

Undirliður D

21A.98(a)

Athugasemd/réttlætning:

Merking þessarar undirmálsgreinar er ekki skýr. Beitingin – eins og hún er tilgreind – er villandi og gæti leitt til ólíkra túlkana. Lestur þessarar málsgreinar ásamt 21A.14 getur ruglað umsækjendur í ríminu.

Tillaga:

Lagt er til að áherslumerkjapunktur (e. bullet-points) séu notaðir í málsgreininni er tekur til beitingar.

Svar: Samþykkt að hluta til. Málsgreinin er endurskrifuð til að bæta læsileika.

Undirliður D

21A.98 (b) og (c)

Athugasemd

Við viljum gera þá almennu athugasemd að notkun vottunarforskriftar fyrir almenn samþykki, eins og talað er um í þessari undirmálsgrein, er ekki í samræmi við grunnreglugerð nr. 216/2010 og fer út fyrir valdssvið ábyrgðar EASA.

Svar: Tillögð vottunarforskrift fyrir staðlaðar viðgerðir mun innihalda sértækar viðgerðir eða breytingar, ekki almenn samþykki. Það er á ábyrgð EASA að þróa vottunarforskriftir og viðunandi

leiðir til fylgni sem notast á við í vottunarferlinu. (Grein 19 í grunnreglugerðinni). Því verður þessi nýja vottunarskrift fyrir vottun staðlaðra breytinga þróuð.

Undirliður L

Athugasemd/réttlætning:

Ekki er fallist á þennan undirlið þar sem hann leiðir til aukinnar byrði skrifræðis fyrir loftfarasamfélagið sem þessar kröfur eiga við.

Undirliður L skal aðeins samanstanda af gildissviði, hæfi, beitingu, útgáfu samþykkis og flutningi samþykkis.

Undirliðurinn skal ekki innihalda ítarlegar kröfur fyrir samþykki DOA og POA. Aðeins skal vera tilvísun í undirlið F, G eða J.

Samþykki samkvæmt Undirlið F fyrir framleiðslu og önnur ferli til DOA skulu vera möguleg. Einungis kröfur sem eru minna takmarkandi en þær sem nefndar eru í undirlið F, G eða J skulu nefndar í

Svar: Stofnunin fellst á að tillagður undirliður-L leiði ekki efnislegs mismunar á einstökum kröfum DOA og POA. Möguleikinn á að flytja ábyrgð á POA til stofnunarinnar er þegar fyrir hendi í grein 20(2)(b)(ii) grunnreglugerðarinnar. Því er niðurstaðan sú að undirliður-L hafi ekki för með sér nægilegan ávinning og flæki reglurnar um of, eins og tjáð er í þessu svari. Stofnunin hefur ákveðið að draga til baka tillögu undirliðs-L.

21A.436 Staðlaðar viðgerðir

Gildi : Sjá athugasemd við 21a.98

Svar: Samþykkt að hluta til. Málsgreinin er endurskrifuð til að bæta læsileika.

CS-23 létt:

Athugasemd: Útskýra ætti hvort tillagt gildi og tæknilegt innihald sé í samræmi við ICAO viðauka 8

Svar: CS23 létt myndi vera í samræmi við ICAO viðauka 8.