



OPINIA nr 01/2011

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

z dnia 18 marca 2011 r.

w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

ORAZ

w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

„Proces ELA” oraz „Standardowe zmiany i naprawy”

Streszczenie

Niniejsza opinia ma przede wszystkim wpływ na lotnictwo ogólne i dotyczy poniższych kwestii.

Wprowadzono uproszczony i bardziej proporcjonalny proces certyfikacji europejskich lekkich statków powietrznych (ELA). Wnioskujący o certyfikację typu statku powietrznego ELA1 (np. samolotów o masie poniżej 1200 kg) może skorzystać z programu certyfikacji w celu wykazania zdolności projektowych. Z tego względu małe przedsiębiorstwa nie będą już musiały przechodzić uciążliwego i czasochłonnego procesu administracyjnego w celu uzyskania zatwierdzenia organizacji projektującej (DOA) i jednocześnie – procesu certyfikacji. Zmiana ta będzie korzystna dla nowych wnioskodawców występujących o certyfikację typu statku powietrznego ELA1.

Wprowadzona została koncepcja „standardowych zmian i standardowych napraw”. Ze względu na tę nową koncepcję nie będzie już potrzeby przechodzenia procesu zatwierdzenia projektu w przypadku zmian i napraw, które są uznawane za standardowe. W tym celu w nowych specyfikacjach certyfikacyjnych znajdzie się katalog standardowych zmian i napraw. Nowa koncepcja spowoduje zmniejszenie obciążeń administracyjnych, a jednocześnie pozwoli utrzymać wysoki poziom bezpieczeństwa. Przepis ten może być korzystnych dla wszystkich właścicieli/operatorów małych statków powietrznych.

Zgodnie z aktualnymi przepisami formularz 1 EASA jest warunkiem wstępnym montażu wszystkich części, które wymienia się w statku powietrznym. Produkcja niektórych części i wyposażenia statku powietrznego ELA odbywa się jednak poza regulowanym sektorem lotnictwa. Producenci niepodlegający regulacjom nie mogą dopuszczać tych części z formularzem 1 EASA. W przypadku nowych statków powietrznych nie jest to problemem, ponieważ zatwierdzeniem tych części zajmuje się zatwierdzona organizacja produkująca producenta statku powietrznego. Części do wymiany są jednak zazwyczaj uzyskiwane bezpośrednio ze źródła. Aby spełnić obowiązek posiadania formularza 1 EASA, części te będą musiały zostać jednak dopuszczone za pośrednictwem zatwierdzonych organizacji produkujących, w której to sytuacji ich wartość dodana nie jest zawsze oczywista. W niniejszej opinii wprowadzono dla właścicieli statków powietrznych ELA możliwość przyjęcia do montażu niektórych części, które nie mają zasadniczego znaczenia dla bezpieczeństwa, bez formularza 1 EASA. Zmiana ta ma na celu ograniczenie obciążeń regulacyjnych do poziomu proporcjonalnego do zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Uwagi ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu zasugerowanie Komisji zmiany rozporządzeń załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003¹ (zwanego dalej „częścią 21”), a w szczególności wprowadzenie uproszczonego i bardziej proporcjonalnego procesu certyfikacji europejskich lekkich statków powietrznych (ELA). W celu zachowania spójności z częścią 21 proponuje się również, aby Komisja zmieniła rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003² oraz część M i część 145 załączników.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)³, zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008⁴ (zwanego dalej „rozporządzeniem podstawowym”).

II. Konsultacje

3. W ostatnich latach w Europie ograniczeniu uległo „klasyczne” lotnictwo rekreacyjne i nastąpił rozwój ruchu ultralekkich statków powietrznych. Z opinii sektora i operatorów wynika, że ramy regulacyjne stosowane w przypadku rekreacyjnych statków powietrznych stopniowo stały się zbyt rygorystyczne z punktu widzenia charakteru tej działalności i obarczyły projektantów i producentów tych typów znacznymi obciążeniami regulacyjnymi.
4. W celu rozwiązania tych problemów Agencja podjęła zadanie ustanowienia przepisów oznaczone jako MDM.032. Ponieważ zadanie miało szeroki zakres, Agencja wydała w 2006 r. wstępną opinię o proponowanej zmianie (NPA), w której omówiono koncepcję lepszych regulacji w lotnictwie ogólnym. Uwagi związane z tą wstępną NPA zostały wykorzystane przez grupę MDM.032 do opracowania koncepcji lepszych regulacji w lotnictwie ogólnym. Koncepcja ta dotyczyła początkowej i ciągłej zdadności do lotu, operacji i udzielania licencji w lotnictwie ogólnym.
5. Agencja wzięła również pod uwagę wprowadzenie przepisu o lekkich sportowych statkach powietrznych przez Federalną Administrację Lotnictwa Cywilnego Stanów Zjednoczonych (FAA), które spowodowało zmniejszenie harmonizacji regulacji dotyczących lotnictwa rekreacyjnego tworzonych przez Agencję i FAA. Większość typów lekkich samolotów sportowych (LSA) pochodzi z Europy, lecz nie mogą one być legalnie eksploatowane w UE, chyba że ich masa startowa nie przekracza 450 kg (a zatem są one objęte zakresem załącznika II do rozporządzenia podstawowego) lub są certyfikowane zgodnie z kodem CS-VLA (bardzo lekkie samoloty) lub wyższym.

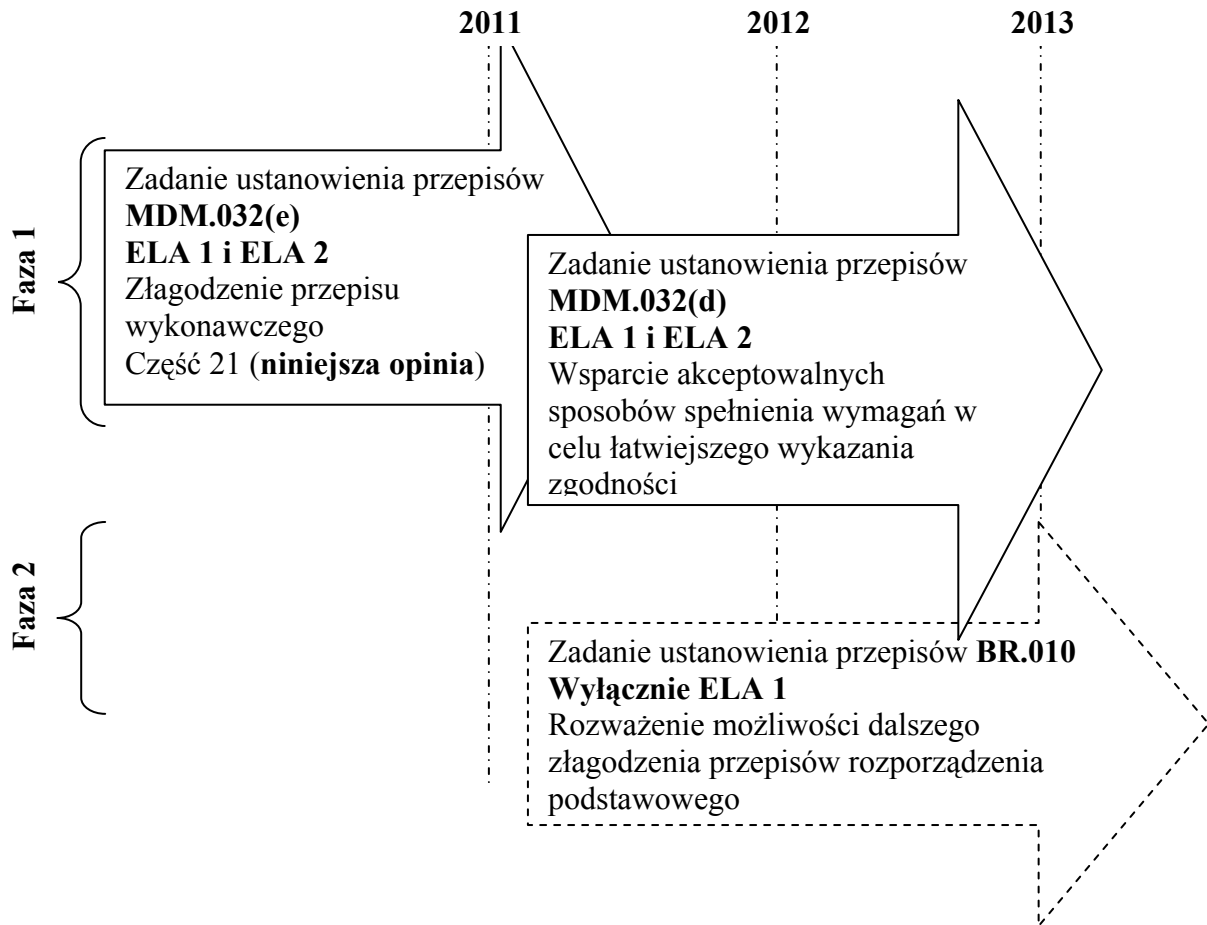
¹ Rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. (Dz.U. L 321 z 6.12.2009, s. 5).

² Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 962/2010 z dnia 27 października 2010 r. (Dz.U. L 281 z 27.10.2010, s. 78).

³ Decyzja zarządu w sprawie procedur stosowanych przez Agencję przy wydawaniu opinii, specyfikacji certyfikacyjnych oraz materiałów zawierających wytyczne. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 („procedura stanowienia przepisów”).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51).

6. Jako niektóre z elementów koncepcji lepszych regulacji w lotnictwie ogólnym grupa MDM.032 omówiła kilka wariantów dotyczących początkowej zdatności do lotu. Wraz z publikacją NPA 2008-07 dnia 18 kwietnia 2008 r. grupa przedstawiła następujące propozycje dotyczące początkowej zdatności do lotu:
- Brak zmiany zakresu załącznika II do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 (zwanego dalej „częścią 21”), jeśli chodzi o statki powietrzne (w szczególności ultralekkie) i zachowanie wyłączenia tych statków powietrznych z zakresu rozporządzenia.
 - Utworzenie mniej rygorystycznego systemu regulacyjnego opartego na nowym procesie stosowanym w przypadku europejskich lekkich statków powietrznych (ELA) i wprowadzenie koncepcji standardowych zmian i napraw.
 - Podział mniej rygorystycznego systemu regulacyjnego w przypadku ELA na dwa procesy:
 - o ELA1 dla samolotów, szybowców i motoszybowców, które nie są sklasyfikowane jako złożone samoloty z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej **1200 kg**.
 - o ELA2 dla samolotów, szybowców i motoszybowców, które nie są sklasyfikowane jako złożone statki powietrzne z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej **2000 kg**.
7. Nowy proces zaproponowany w NPA 2008-07 w przypadku ELA był znacznie prostszym, nowym sposobem uregulowania statków powietrznych oraz związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia. Zamiarem było dalsze wydawanie certyfikatów typu i certyfikatów zdatności do lotu w przypadku pojedynczych statków powietrznych. Oznacza to, że nowy proces byłby zgodny z obowiązującymi zasadami części 21.
8. Do dnia 18 lipca 2008 r., w którym upłynął termin składania uwag, Agencja otrzymała 843 uwagi od 79 krajowych władz lotniczych, organizacji zawodowych i przedsiębiorstw prywatnych.
9. Wielu komentatorów wyrażało pogląd, że NPA nie spełnia ich oczekiwań, tj. nie przewiduje certyfikacji podobnej do certyfikacji w Stanach Zjednoczonych (przepis o lekkich sportowych statkach powietrznych), która nie obejmuje zatwierdzeń organizacji ani znacznego udziału Federalnej Administracji Lotnictwa Cywilnego (FAA). Uwagi te jednak pochodziły głównie od interesariuszy podlegających procesowi ELA1.
10. W związku z tym Agencja zaproponowała istotną strategiczną zmianę propozycji w dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi (CRD) dotyczące NPA 2008-07. Zaproponowano równoległą drugą fazę stanowienia przepisów, natomiast w przypadku statków powietrznych kategorii ELA1 zostaną rozważone dalsze możliwości złagodzenia systemu regulacyjnego w ramach zadania ustanowienia przepisów BR.010, co bardziej upodobni przepisy do przepisów FAA dotyczących LSA. Jednocześnie zawarte w NPA 2008-07 propozycje dotyczące zarówno ELA1, jak i ELA2 byłyby rozwijane w celu jak najszybszego uproszczenia obecnego procesu certyfikacji w ramach części 21.



11. Agencja postanowiła podzielić publikację dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD) dotyczące NPA 2008-07, aby bardziej precyzyjnie przedstawić informacje o tym dwufazowym podejściu i podać całościowe podsumowanie dyskusji, wniosków i wynikającego z nich tekstu propozycji zmian części 21 mających na celu uproszczenie obecnego procesu certyfikacji. Uważa się, że pomimo negatywnych reakcji na ten podział, które podano również w załączniku do niniejszej opinii, ulepszył on konsultacje w sprawie tej strategii, a jednocześnie zapewnił szybki proces wprowadzania zaproponowanych w niniejszej opinii zmian w części 21.
12. Oddzielna część II dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD) dotyczące NPA 2008-07 została opublikowana dnia 25 listopada 2010 r. i zawiera wszystkie 843 uwagi, odpowiedzi i ostateczny tekst zaproponowanych nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących samolotów kategorii ELA1 o masie do 600 kg (CS-LSA). Publikacja tych nowych specyfikacji jest planowana na początek 2011 r. i wykorzystano w nich normy branżowe stosowane również w przepisach FAA dotyczących LSA.
13. W ramach przygotowań fazy 2 (zadanie BR.010), którą zaproponowała Agencja, przeprowadzono analizę krajowych systemów regulacyjnych dotyczących ultralekkich statków powietrznych istniejących w kilku państwach członkowskich oraz danych dotyczących bezpieczeństwa. Zamiarem jest sprawdzenie, czy z tych systemów regulacyjnych stosowanych w przypadku kategorii statków powietrznych zbliżonych do

samolotów kategorii ELA1 można wyciągnąć wnioski. Wyniki tej analizy zostaną wykorzystane do rozważenia możliwości w ramach zadania BR.010.

14. Argumenty za i przeciw w przypadku linii działania wybranej przez Agencję w celu zmiany części 21, którą zaproponowano w niniejszej opinii, są następujące:
- Uproszczenie obecnego systemu certyfikacji wszystkich statków powietrznych kategorii ELA1 i ELA2 z jednoczesnym zachowaniem certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu.
 - Zmiany są możliwe jak najszybciej po zakończeniu tego procesu stanowienia przepisów.
 - Wprowadzona zostaje koncepcja „standardowych zmian” i „standardowych napraw”:
 - a. statków powietrznych ELA1 i ELA2;
 - b. samolotów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 5700 kg oraz
 - c. wiroplątów o maksymalnej masie startowej nie większej niż 3175 kg.
 - Uważa się, że propozycja ta nie jest rozwiązaniem optymalnym dla statków powietrznych ELA1, w związku z czym potrzebny jest dodatkowy czas na opracowanie nowej propozycji.
 - Przyjęte przez Komisję rozporządzenie w sprawie opłat i honorariów ma nadal zastosowanie, chociaż interesariusze uważają je za poważną przeszkodę w certyfikacji nowych statków powietrznych lub certyfikacji zmian lub napraw istniejących statków powietrznych. Zaproponowano wykorzystanie funduszy pochodzących z niewielkich opłat pobieranych od biletów lotniczych — zgodnie z praktyką stosowaną w Stanach Zjednoczonych. System taki zapewni finansowanie systemu EASA bez znaczącego wzrostu cen biletów lotniczych.
15. Reakcje na część I CRD 2008-07 przedstawiono w załączniku do niniejszej opinii – ze względów praktycznych są one tłumaczeniem lub całościowym streszczeniem uwag. Uwagi przedstawiło ogółem siedem stowarzyszeń z sektora lotnictwa ogólnego obejmującego statki powietrzne ELA1, sześć organów europejskich, FAA i dwie osoby fizyczne.
16. Rozczarowanie obecną propozycją wyrażają zwłaszcza interesariusze działający w sektorze ELA1. Ich zdaniem w ich przypadku nie zapewni ona potrzebnego złagodzenia przepisów, a poza tym opracowanie koncepcji tej zmiany trwało zbyt długo. W CRD Agencja stwierdziła już jednoznacznie, że zmiany zaproponowane w części 21 nie są ostatecznym rozwiązaniem. W związku z tym proponuje się dalsze działania w celu analizy ewentualnych możliwości dokonania koniecznych zmian rozporządzenia podstawowego. Są one jednak uważane za działania oddzielone od propozycji zawartej w niniejszej opinii.
17. Reakcje na część I CRD wskazują, że łączne zatwierdzenie projektu i produkcji, zgodnie z propozycją zawartą w części 21 podczęść L, nie jest uważane za zapewniające korzyści, których oczekuje sektor. Zaproponowana podczęść L jest uważana za zbyt skomplikowaną. W perspektywie długoterminowej może to spowodować niespójności z istniejącymi podczęściami części 21, dotyczącymi zatwierdzenia organizacji projektującej (DOA) i zatwierdzenia organizacji produkującej (POA). Uważa się również, że propozycja ta zwiększa biurokrację. Agencja rozważyła te reakcje i stwierdziła, że nowa część L, która ma zastosowanie wyłącznie do statków powietrznych spełniających kryteria ELA1 i ELA2, nadmiernie skomplikowała część 21, przynosząc niewielkie lub żadne korzyści organizacjom. Oczywiście jest również, że propozycja łącznego zatwierdzenia projektu i produkcji zależałaby od zastosowania art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego przez państwo

członkowskie. Zatwierdzenie łączne mogłoby zostać wydane, wyłącznie jeżeli państwo członkowskie zwróciło się do Agencji o wzięcie na siebie odpowiedzialności za zatwierdzenie konkretnej organizacji produkującej w tym państwie członkowskim. W rzeczywistości w sytuacji, w której obowiązuje art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego, łączne zatwierdzenie projektu i produkcji jest już możliwe przy zastosowaniu obecnych przepisów wykonawczych. Po wyrażeniu przez państwo członkowskie zgody na zastosowanie tego przepisu Agencja łączy nadzór nad POA i DOA i ostatecznie wydaje zatwierdzenie łączne. W związku z tym zaproponowaną podczęść L wycofano.

III. Treść opinii Agencji

18. W niniejszej opinii w jak największej mierze uwzględniono sugestie interesariuszy i organów, które uczestniczyły w konsultacjach i ustosunkowały się do części I dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi (CRD) dotyczące NPA 2008-07. Uwzględnione w części I CRD 2008-07 poprawki do zaproponowanej zmiany rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 i załącznika (część 21) przedstawiono poniżej, w stosownych przypadkach z podziałem na punkty. Poprawki redakcyjne nie zostały wyraźnie wymienione.

19. **1702/2003**

W art. 1 wprowadza się definicję ELA1 i ELA2 w celu większej czytelności wymagań przewidzianych w części 21.

20. **Część 21**

21A.14 Wykazanie zdolności

W ostatecznym tekście części 21 w CRD 2008-07 (część I) nieprawidłowo zmieniono pkt 21A.14 lit. c) w sposób podobny do pkt 21A.14 lit. b) w odniesieniu do silników i śmigieł. Litera ta powinna dopuszczać jedynie program certyfikacji w przypadku silników i śmigieł zamontowanych w statku powietrznym, o którym mowa w tej literze. Dzięki zastosowaniu zawartych w art. 1 definicji ELA1 i ELA2 poprawiono i uproszczono pkt 21A.14 lit. b) i c).

21A.35 Próby w locie

Statki powietrzne ELA1 i ELA2 uwzględniono w lit. b) zgodnie z ostatecznym tekstem w części I CRD 2008-07.

21A.90A Zakres

Zmieniono numerację tego punktu i do zakresu tej podczęści dodano standardowe zmiany.

21A.90B Standardowe zmiany

Wymaganie to zostało przereformowane i zmieniono jego numerację (w części I CRD 2008-07, patrz pkt 21A.98) w celu wyraźnego oddzielenia procesu zatwierdzania zmian od standardowych zmian, w przypadku których taki proces zatwierdzania nie jest konieczny. Tekst uproszczono również przez zastosowanie definicji ELA1 i ELA2 wprowadzonych w art. 1.

21A.112B Wykazanie zdolności

Wprowadzono odniesienie do nowego pkt 21A.14 lit. c) zgodnie z ostatecznym tekstem w części I CRD 2008-07.

21A.116 Zbywalność

Wymaganie to zostało zmienione w przypadku statków powietrznych ELA1 zgodnie z ostatecznym tekstem w części I CRD 2008-07.

21A.307 Dopuszczanie części lub wyposażenia do montażu

W ostatecznym tekście w części I CRD 2008-07 nieprawidłowo zawarto lit. c), która była już uwzględniona w lit. b). W związku z tym literę tę usunięto.

Wymaganie to przeredagowano dzięki wykorzystaniu definicji ELA1 i ELA2 wprowadzonych w art. 1. Dodano również konkretne wymaganie znakowania części produkowanych w ramach odpowiedzialności właściciela.

PODCZĘŚĆ L – Łączne zatwierdzenie organizacji odpowiedzialnych za projekt i produkcję statków powietrznych określonych w pkt 21A.14 lit. b) i c)

Propozycję dotyczącą tej nowej podczęści wycofano.

21A.431A Zakres

Punkt ten pozostawał niezmienny w CRD 2008-07, lecz obecnie zmieniono jego numerację i do zakresu tej podczęści dodano standardowe zmiany.

21A.431B Standardowe naprawy

Wymaganie to zostało przeredagowane i zmieniono jego numerację (w części I CRD 2008-07, patrz pkt 21A.436) w celu wyraźnego oddzielenia procesu zatwierdzania napraw od standardowych napraw, w przypadku których proces taki nie jest konieczny. Tekst uproszczono również przez zastosowanie definicji ELA1 i ELA2 wprowadzonych w art. 1.

21A.432B Wykazanie zdolności

Wymaganie to zmieniono tak, aby uwzględnić możliwość wykorzystania programu certyfikacji do wykazania zdolności w przypadku statków powietrznych ELA1 zgodnie z ostatecznym tekstem w części I CRD 2008-07.

21A.439 Produkcja części do wykonania naprawy

Wymaganie to początkowo zmieniono tak, aby uwzględnić nową podczęść L. Została ona wycofana, w związku z czym w punkcie tym nie wprowadzono żadnych zmian.

21A.441 Realizacja naprawy

Wymaganie to początkowo zmieniono tak, aby uwzględnić nową podczęść L. Została ona wycofana. W celu usunięcia niezamierzonych ograniczeń części M i części 145 sformułowanie „zatwierdzone organizacje obsługowe” zastąpiono odniesieniem do części M i części 145.

PODCZĘŚĆ P i PODCZĘŚĆ Q

Zmiany zaproponowane w przepisach tych podczęści wycofano wraz z wycofaniem podczęści L.

SEKCJA B

Zmiany zaproponowane w przepisach tych podczęści wycofano wraz z wycofaniem podczęści L.

21. Oprócz zmiany pkt M.A.501 lit. a) uwzględnionej w rozporządzeniu (WE) 1056/2008, w celu zachowania zgodności z rozporządzeniem 1702/2003 zaproponowano zmiany rozporządzenia Komisji (WE) **2042/2003**. Zmiany te uwzględniają nową definicję ELA1, nową kategorię części w pkt 21A.307 lit. b) oraz wprowadzenie standardowych zmian i standardowych napraw.

Zmieniono art. 2 lit. k) w celu uzgodnienia definicji ELA1 z nową definicją zaproponowaną w niniejszej opinii w przypadku rozporządzenia 1702/2003. Zmiany te pozwolą na pełne wykorzystanie możliwości zapewnianych obecnie w części 21.

22. Część M**M.A.302 Program obsługi technicznej**

Zmiany lit. d) mają na celu zapewnienie uwzględnienia w programie obsługi technicznej instrukcji dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu, zawartych w specyfikacjach technicznych dotyczących standardowych zmian i napraw.

M.A.304 Dane odnoszące się do modyfikacji i napraw

Punkt ten zmieniono tak, aby uwzględnić specyfikacje certyfikacyjne wydawane przez Agencję w przypadku standardowych zmian i standardowych napraw.

M.A. 502 Obsługa techniczna podzespołu

Punkt ten zmieniono, aby ustanowić warunki obsługi technicznej podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. b), oraz sprecyzować, że w ich przypadku nie ma uprawnień do wydania formularza 1 EASA po obsłudze technicznej.

M.A. 613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

Punkt ten zmieniono, aby sprecyzować, że w przypadku podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. b), nie ma uprawnień do wydania formularza 1 EASA po obsłudze technicznej.

M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej

Literę b) zmieniono, aby była spójna z danymi wykorzystywanymi przy standardowych zmianach i standardowych naprawach, które nie podlegają procesowi zatwierdzenia przewidzianemu w części 21.

M.A.710 Ocena zdatności do lotu

Brzmienie lit. a) pkt 6 zmieniono, aby zapewnić zgodność z koncepcją standardowych zmian i standardowych napraw.

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

Punkt ten zmieniono, aby sprecyzować, że w przypadku podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. b), nie ma uprawnień do wydania formularza 1 EASA po obsłudze technicznej.

M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu

Brzmienie lit. b) ppkt 5 zmieniono, aby zapewnić zgodność z koncepcją standardowych zmian i standardowych napraw.

23. Część 145**145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego**

Lit. a) zmieniono, aby uwzględnić części, o których mowa w pkt 21A.307 lit. c), oraz warunki ich montażu.

145.A.50 Certyfikacja obsługi

Punkt ten zmieniono, aby sprecyzować, że w przypadku podzespołów, o których mowa w pkt 21A.307 lit. b), nie ma uprawnień do wydania formularza 1 EASA po obsłudze technicznej.

145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą

Literę b) zmieniono, aby była spójna z danymi wykorzystywanymi przy standardowych zmianach i standardowych naprawach.

145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości

Brzmienie lit. b) zmieniono, aby zapewnić zgodność z koncepcją standardowych zmian i standardowych napraw.

Kolonia, 18 marca 2011 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy

ZAŁĄCZNIK: Reakcje na dokument zawierający odpowiedź na uwagi CRD 2008-07

(1) Jedna osoba fizyczna przedstawiła następujące uwagi:

- Szkoda, że początkowa „koncepcja lepszych regulacji” skutkuje jedynie dostosowaniami obowiązujących przepisów części 21. Propozycje te mają swoje zalety, lecz nie pomogą lotnictwu ogólnemu. Stwierdza się, że mniej zbiurokratyzowany system krajowy, taki jak „deutsche Luftrecht”, lub takie rozszerzenie załącznika II, aby uwzględnić w nim statki powietrzne o maksymalnej masie startowej do 2000 kg, zapewniłoby lepsze regulacje dotyczące lotnictwa ogólnego.

Odpowiedź: W CRD Agencja jednoznacznie stwierdziła, że zmiany zaproponowane w części 21 nie są ostatecznym rozwiązaniem. W związku z tym podjęte zostaną dalsze działania w celu analizy ewentualnych możliwości dokonania koniecznych zmian rozporządzenia podstawowego. Kierunek tych zmian mógłby być taki, jaki wskazano w reakcji na CRD. Zmiana na poziomie rozporządzenia podstawowego prawdopodobnie będzie wymagać pewnego czasu.

- Obecna koncepcja oddzielnych przepisów dotyczących projektu, produkcji, licencji, obsługi technicznej i eksploatacji nie jest uważana za odpowiednią w przypadku lotnictwa ogólnego. Powoduje ona, że przepisy są niezrozumiałe i zdecydowanie zbyt kłopotliwe dla osób i organizacji zajmujących się lotnictwem ogólnym. Dlaczego niemożliwe jest przygotowanie przepisów specjalnie dla lotnictwa ogólnego, jeżeli z drugiej strony możliwe jest wprowadzenie nowych norm technicznych dotyczących konkretnych klas masy?

Odpowiedź: Poprawka zaproponowana w ramach obowiązującego rozporządzenia podstawowego skutkuje tym, że zasady nie mogą zostać zmienione. W związku z tym zachowane zostają oddzielne przepisy dotyczące projektu i produkcji.

- Nadal stosowane są **opłaty i honoraria**, które są zbyt wysokie dla organizacji lotnictwa ogólnego. Proponuje się wykorzystanie funduszy pochodzących z niewielkich opłat pobieranych od biletów lotniczych — zgodnie z praktyką stosowaną w Stanach Zjednoczonych. System taki zapewni finansowanie systemu EASA bez znaczącego wzrostu cen biletów lotniczych.

Odpowiedź: Agencja prześle tę propozycję Komisji do rozważenia.

- **Wykazanie zdolności projektowych.** Uważa się, że wprowadzenie „programu certyfikacji” stanowi ulepszenie, o ile zostanie to ograniczone do minimum. Alternatywne procedury dotyczące zatwierdzenia organizacji projektującej (AP-DOA) również początkowo były stosunkowo mniej zbiurokratyzowanym systemem, lecz są czasami stosowane w taki sposób, że stają się nieodpowiednie w przypadku niewielkich projektów. Proponuje się również utworzenie „zatwierdzenia projektu” w przypadku osób fizycznych zamiast DOA dla organizacji.

Odpowiedź: Agencja uznaje, że obecne stosowanie wymagań dotyczących organizacji projektującej może być zbyt wymagające w przypadku organizacji lotnictwa ogólnego. W związku z tym w CRD 2008-07 Agencja proponuje opracowanie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań w przypadku DOA, które ułatwią wykazanie zgodności. Korzyścią byłaby dostępność wszystkich uprawnień dla zatwierdzonej organizacji projektującej. Propozycja „zatwierdzenia projektu” w przypadku osoby fizycznej nie była rozpatrywana na tym etapie, ponieważ podejście EASA opiera się na zatwierdzeniach organizacji.

- **Części, które nie potrzebują formularza 1 EASA.** Zmiana ta jest uważana za dobrą.

Pytanie: Dlaczego konieczne jest zatwierdzenie montażu zatwierdzonego wyposażenia, jeżeli w tym przypadku uwzględnione są również instrukcje dotyczące montażu? Proces zatwierdzania montażu oraz związane z tym koszty utrudniają stosowanie nowoczesnego wyposażenia, takiego jak FLARM, które mogłoby poprawić bezpieczeństwo. Ile wypadków ma obecnie przyczyny techniczne?

Odpowiedź: Agencja dziękuje zgłaszającemu uwagę za poparcie propozycji. Dotyczy ona ułatwienia dokonywania „standardowych zmian” w lotnictwie ogólnym. Z tego względu kwestię tę uwzględniono w tej propozycji (patrz następny akapit). Agencja zgadza się, że większość wypadków w lotnictwie ogólnym wiąże się z przyczynami operacyjnymi.

• **Standardowe zmiany i naprawy.** Zmiana ta jest zasadniczo popierana. Sposób jej wprowadzenia wydaje się jednak skutkować zbiurokratyzowanym rozwiązaniem. Okólnik doradczy AC 43-13 FAA jest pragmatycznym dokumentem; nie popiera się nowych specyfikacji certyfikacyjnych.

Odpowiedź: Agencja proponuje wprowadzenie nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących standardowych zmian i napraw z wykorzystaniem danych z AC 43-13 FAA. Ich status prawny jest jednak odmienny od statusu okólnika doradczego FAA, ponieważ specyfikacje certyfikacyjne będą zawierać szczegółowe naprawy i zmiany, które nie wymagają procesu zatwierdzenia. Proces opracowywania i wydawania specyfikacji certyfikacyjnych może wydawać się zbiurokratyzowany, lecz umożliwi Agencji publikację zatwierdzonych projektów w ramach jej kompetencji, bez konieczności zatwierdzania poszczególnych standardowych zmian i napraw.

(2) Brytyjskie Stowarzyszenie Szybowcowe i Europejski Związek Szybowcowy przedstawiły identyczne uwagi:

Standardowe zmiany i naprawy. Część 21, nawet po wprowadzeniu do niej zmiany dotyczącej lekkich samolotów sportowych, stanowi uproszczony obraz prawny, według którego KAŻDA zmiana wykonana na statku powietrznym, jakkolwiek niewielka by nie była, wpływa na podstawę certyfikacji typu, która uzasadnia zdolność statku powietrznego do lotu. W przypadku montażu wyposażenia sportowego stosowany jest pełny proces, w tym DOA, co jest kosztowne i nieodpowiednie, biorąc pod uwagę zdecydowanie minimalne skutki dla bezpieczeństwa. Zaproponowany w NPA środek w postaci specyfikacji certyfikacyjnych – Standardowe naprawy i zmiany należy ocenić bardzo pozytywnie, lecz można by go rozważyć w kontekście dalszych środków, którymi mogą być na przykład:

- o Zmiany definicji w ramach ELA, które umożliwiałyby dokonywanie modyfikacji należących do określonej ograniczonej klasy według uznania właściciela, organizacji obsługi technicznej, lokalnego stowarzyszenia lub krajowych władz lotniczych.
- o Zapewnienie większej swobody w ramach części 21 – głównie za pomocą wytycznych dotyczących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.
- o Zapewnienie krajowym władzom lotniczym dodatkowych, bardziej odpowiednich wytycznych za pośrednictwem przepisów w podczęści „MB” w części 21.
- o Minimalistyczna opcja nowej akredytacji DOA w celu uwzględnienia takich zmian w sposób ekonomiczny i proporcjonalny.
- o Uznanie, że działalność ta w większym stopniu wpasowuje się w przepisy dotyczące nieprzerwanej zdolności do lotu w części M oraz że w tych przypadkach uprawnienia odpowiedniej organizacji, o której mowa w części M, można by uznać za akceptowalne.
- o Włączenie wszystkich materiałów zawierających wytyczne do nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących standardowych napraw i zmian.

Podstawowym problemem są zmiany na najniższym poziomie, które oznaczają wprowadzenie modyfikacji. Obecnie drobne modyfikacje muszą zostać wprowadzone nawet w przypadku zmiany umiejscowienia przyrządu w ramach panelu. Do omówienia pozostaje faktyczna definicja poziomu, na którym „zmiana montażu” jest uzasadnieniem statusu „drobnej” modyfikacji.

Odpowiedź: Agencja przyznaje, że zaproponowana zmiana części 21 oraz wprowadzenie nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących standardowych zmian i napraw ma swoje ograniczenia, ponieważ nadal podlega zasadzie zatwierdzenia wszystkich zmian. Jest to jednak spowodowane obowiązującym rozporządzeniem podstawowym. Jak sugeruje zgłaszający uwagę, proponuje się przeprowadzenie w ramach zadania BR.010 fazy 2 wprowadzania „lepszych regulacji dotyczących lotnictwa ogólnego”, aby zbadać możliwości. Z drugiej strony, zaproponowana zmiana części 21 i wprowadzenie standardowych zmian i napraw to narzędzie, które w przypadku zmian, które wymagają zatwierdzenia, jest uważane za pomocne w powszechnym i znormalizowanym wprowadzaniu zmian w ramach mniej uciążliwego procesu.

Wykazanie zdolności do zatwierdzenia (DOA, POA i DOA/POA). Prawny podział kategorii dotyczących projektu, początkowej zdatności do lotu, nieprzerwanej zdatności do lotu, napraw i obsługi technicznej spowodował powstanie wielu zatwierdzeń, co jest odpowiednie w przypadku dużych statków powietrznych i przedsiębiorstw, lecz całkowicie niestosowne w przypadku stowarzyszeń, MŚP i małych „sektorów” sportowych / „sektorów” lotnictwa ogólnego. W NPA zaproponowano poniższe środki, które nie uwzględniają podstawowej potrzeby uproszczenia, lecz podążają w różnych kierunkach.

Program certyfikacji dostosowany do indywidualnych potrzeb – Wydaje się, że umożliwi on projektantom na opracowanie w pierwszej kolejności projektu i uzyskanie zatwierdzenia z mocą wsteczną po osiągnięciu odpowiednich postępów i uzyskaniu pewności. Wydaje się, że elastyczność ta zmienia jedynie kolejność składania wniosków o zatwierdzenie, bez wpływu na całkowite nakłady pracy. Szkoda, że nie utrzymano „alternatywnej koncepcji” w przypadku zmian certyfikatu typu.

Wykazanie zdolności produkcyjnych. W CRD przedstawiono ogólnikowe propozycje uproszczenia procesu bez żadnych konkretów.

Odpowiedź: Nie ma uproszczeń przepisu dotyczącego POA, lecz Agencja opracuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań umożliwiające łatwiejsze wykazywanie zgodności w przypadku ELA 1 i ELA 2.

Łączne zatwierdzenie DOA/POA. Jest to najbardziej obiecujący ze środków dotyczących wykazania zdolności. Jego wartość może jednak zostać łatwo utracona, jeżeli w krajowe władze lotnicze nie będą wykazywać współpracy z EASA. W jaki sposób funkcje krajowych władz lotniczych i EASA zostaną włączone w „uproszczony” proces?

Zwraca się uwagę, że wielu europejskim przedsiębiorstwom szybowcowym, które wcześniej uzyskały pełne zatwierdzenia krajowe, nie udało się uzyskać zatwierdzenia na podstawie części 21, przypuszczalnie z powodu stopnia złożoności i kosztów w systemie przewidzianym w części 21. Czy można by oczekiwać, że jedna lub więcej z powyższych opcji umożliwiłaby im przyspieszone uzyskanie zatwierdzenia? Z perspektywy tego stowarzyszenia sportowego uznajemy, że najbardziej prawdopodobnym rozwiązaniem jest proces wydawania łącznego zatwierdzenia DOA/POA.

Odpowiedź: Koncepcją leżącą u podstaw programu certyfikacji jest umożliwienie certyfikacji typu bez konieczności uzyskania DOA lub AP-DOA w przypadku ELA1. Uznaje się, że w pierwszej kolejności uprości to początkową certyfikację typu i nie nada uprawnień DOA, co zmniejszyłoby obciążenie związane z ciągłym spełnianiem wymagań niezbędnych do posiadania certyfikatu typu.

Z tego względu opracowano uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, aby uzyskać DOA.

Uwaga: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

Części bez formularza 1. Zawarta w CRD propozycja ograniczenia zakresu części, których dopuszczenie nie wymaga formularza 1 EASA, nie jest wystarczająco uzasadniona. Stwierdzona potrzeba opracowania przepisów mających elementy dotyczące również lotnictwa zarobkowego nie jest ani logiczna, ani uzasadniona.

Tworzenie odpowiednich części zamiennych do płatowców oraz miejscowych struktur nośnych z odpowiednio pozyskanych surowców jest również odpowiednio kontrolowane przez kwalifikowane organizacje obsługi technicznej statku powietrznego oraz urzędników odpowiedzialnych za nieprzerwaną zdadność do lotu, których dotyczy część M. Stosowne dokonywanie wpisów w formularzach pracy i dokumentacji obsługi technicznej, dotyczących pochodzenia wyposażenia spełniającego kryteria handlowe, oraz tworzenie niewielkich części płatowców zgodnie z zaleceniami producentów jest już przewidziane na mocy części M i całkowicie odpowiada potrzebom tego sektora, jeśli chodzi o zapewnienie bezpieczeństwa, lub w rzeczywistości w rzadkich przypadkach pozwala na przywrócenie statku powietrznego do eksploatacji zarobkowej.

Utworzenie przepisu, który byłby proporcjonalny w przypadku lotnictwa sportowego/ogólnego, całkowicie zależy od szczegółowego wprowadzenia w życie tych materiałów zawierających wytyczne oraz od zakresu stosowania tych uprawnień.

Odpowiedź: Propozycja dotycząca części, w przypadku których nie jest wymagany formularz 1 EASA, wykracza poza zakres części produkowanych do celów obsługi technicznej. W zakres ten mogą wchodzić wszystkie części z wyjątkiem części i wyposażenia o ograniczonej żywotności, części konstrukcji podstawowej i części układu sterowania. To ograniczenie zakresu zostało wprowadzone w celu kontroli zagrożeń dla bezpieczeństwa, a zatem w celu umożliwienia wykorzystania w eksploatacji zarobkowej.

Kwalifikowane jednostki. Uwzględnienie możliwości wykonywania przez kwalifikowane jednostki zadań na rzecz MŚP i stowarzyszeń sportowych jest istotną zmianą mogącą zmniejszyć ogólne koszty administracyjne, co należy ocenić pozytywnie. Istnieje obawa, że złożoność po stronie regulacyjnej i możliwy brak zaangażowania na szczeblu zarządu mogą przysłonić korzyści jednostki kwalifikowanej, która jest ogólnie pożyteczna dla lotnictwa sportowego/ogólnego, a w szczególności dla wnioskujących. Jednostka kwalifikowana powinna mieć możliwość jak największej swobody w stosowaniu wybranych przepisów i wymóg współdziałania tylko z jedną odpowiednią jednostką po stronie władz. Dokładnego rozważenia wymaga komercyjna opłacalność działalności jednostki kwalifikowanej.

Odpowiedź: Przyznajemy, że Agencja nie ma pewności do co procesu prowadzonego przez jednostkę kwalifikowaną, w związku z czym proponujemy uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań w przypadku obecnej struktury regulacyjnej dotyczącej DOA.

Sposób korzystania przez właściwe władze z usług kwalifikowanych jednostek zostanie określony w przyszłych wymaganiach dotyczących organu AR GEN.205 (patrz dokument zawierający odpowiedź na uwagi (CRD) dotyczące NPA 2008-22(b) i 2009-02(d) opublikowany dnia 4 października 2010 r.). Miałoby to zastosowanie do POA po transpozycji właściwych przepisów

z części 21 do części AR. Opinia na ten temat powinna zostać wydana w 2013 r. (Patrz zadanie ustanowienia przepisów MDM.060)

(3) Urząd Lotnictwa Cywilnego (CAA), Holandia:

(Strona 6, pkt 1). Kwestionuje się wykonalność propozycji zawężenia zakresu statków powietrznych za pomocą przepisów operacyjnych do tych ograniczeń, które są uwzględnione w arkuszach danych do certyfikatu typu (TCDS) bez ogromnej liczby zmian w TCDS certyfikowanych statków powietrznych, które nabyły prawa przed utworzeniem EASA. Szereg arkuszy danych do certyfikatów typu nie podaje konkretnie ograniczeń zastosowania przepisów w zakresie zdatności do lotu.

Odpowiedź: Uważa się, że doszło do nieporozumienia, jeśli chodzi o zamiar przedstawiony w CRD. Ponieważ oczekiwano, że wydawanie certyfikatów typu dla silników i śmigieł będzie zbyt restrykcyjne, grupa zaproponowała zastosowanie innego rozwiązania, czyli ograniczonego certyfikatu typu. W tym czasie wyrażano obawy, że ograniczony certyfikat typu może ograniczać eksploatację do eksploatacji niezarobkowej. Projekt przepisów o eksploatacji przewiduje, że statek powietrzny potrzebuje zatwierdzenia lub ograniczonego zatwierdzenia i nie ustanawia żadnych ogólnych ograniczeń eksploatacji oprócz tych uwzględnionych w arkuszu danych. W związku z tym zastosowanie ograniczonego certyfikatu typu nie miałoby żadnych skutków. Nie przewiduje się wstecznych modyfikacji arkuszy danych do certyfikatu typu.

CS-VLA. Proponuje się zmianę klasyfikacji CS-VLA na 900 kg zgodnie z CS-22.

Odpowiedź: Uwaga ta zostanie uwzględniona w ramach konkretnego zadania ustanowienia przepisów VLA.008.

(Strona 11). Nie popiera się koncepcji dopuszczalności ograniczonego i uproszczonego procesu „amatorskiej” budowy części do wymiany na statku powietrznym wykorzystywanym do zarobkowego transportu lotniczego.

Odpowiedź: Agencja jest zdania, że zachowany zostaje odpowiedni poziom bezpieczeństwa, biorąc pod uwagę, że części te nie stanowią konstrukcji podstawowej, układu sterowania ani części o ograniczonej żywotności.

(Strona 14, część górna). Nie jest jasne, w jaki sposób z perspektywy ICAO EASA mogłaby działać w charakterze „przedstawiciela państwa projektu” w przypadku statków powietrznych zaprojektowanych w Stanach Zjednoczonych bez oficjalnego przekazania kompetencji w zakresie certyfikatu typu i projektu.

Odpowiedź: Agencja musi dodatkowo rozważyć kwestię „państwa projektu”, ponieważ zakres LSA w Stanach Zjednoczonych jest ograniczony do 600/650 kg, a zatem te ograniczone certyfikaty typu nie podlegałyby przepisom ICAO, jako że określony w załączniku 8 część 5 dolny limit wynosi 750 kg, a załącznik 8 ICAO dotyczy jedynie certyfikatów typu.

Holenderski Urząd Lotnictwa Cywilnego ma następujące uwagi dotyczące ostatecznego tekstu części 21:

21A.98 Standardowe zmiany. Przy obecnym brzmieniu lit. a) szybowce i motoszybowce o maksymalnej masie startowej powyżej 2000 kg nie mogą korzystać ze standardowych zmian, którą to możliwość mają samoloty CS-23 o maksymalnej masie startowej nie wyższej niż 5700 kg. Logiczny wydaje się brak uwzględnienia tej możliwości w przypadku wszystkich szybowców i motoszybowców o masie nie większej niż 5,7 tony.

Proponowany tekst:

Stosowanie: Niniejsza litera ma zastosowanie wyłącznie do samolotów o maksymalnej masie startowej niższej niż 5700 kg, wiroplątów o maksymalnej masie startowej niższej niż 3175 kg, szybowców i motoszybowców o maksymalnej masie startowej niższej niż 5700 kg oraz balonów i sterowców określonych w pkt 21A.14 lit. b) lub pkt 21A.14 lit. c).

Odpowiedź: Agencja nie przewiduje stosowania przepisów o standardowych zmianach do takich szybowców i motoszybowców, które są w dużej mierze niezgodne z obecnymi projektami szybowców.

21A.307 Dopuszczanie części lub wyposażenia do montażu

Zaproponowana zmiana zakresu części niewymagających formularza 1 EASA nie została odzwierciedlona w ostatecznym tekście pkt 21A.307 lit. b) i c).

Odpowiedź: Przyjęto do wiadomości. Lit. c) nieprawidłowo zachowano i zostanie ona skreślona.

21A.353 Kwalifikowalność

Zdania w lit. b) ppkt 5 i 6 są niejasne.

Proponowany tekst:

b) W przypadku łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej wnioskujący posiada lub złożył wniosek o:

5. uzasadnia, że dla określonego zakresu prac zatwierdzenie na mocy niniejszej podczęści jest odpowiednie dla wykazania zgodności z konkretnym projektem. Pkt 6 skreślony.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.359 System gwarantowania projektu

a) System gwarantowania projektu powinien być systemem **udokumentowanym**. W pierwszym zdaniu przed wyrazami „system gwarantowania projektu” należy dodać wyraz „udokumentowany”.

Lit. a) ppkt 2. Obowiązki, które należy wykonać, powinny być zgodne z niniejszą **częścią**, co dotyczy także obowiązków posiadacza zatwierdzenia projektu, 21A.3 itd. Należy skreślić przedrostek „pod-” w wyrazie „podczęść”.

b) Tekst dotyczący wydania agencji oświadczenia o zgodności powinien być uwzględniony w tym miejscu w takiej formie, w jakiej jest sformułowany w pkt 21A.239 lit. b). Zapis ten jest konieczny w pkt 21A.381 lit. b) i pkt 21A.385 lit. d).

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.361 System jakości produkcji

a) System jakości produkcji powinien być systemem udokumentowanym. W pierwszym zdaniu przed wyrazami „system jakości produkcji” należy dodać wyraz „udokumentowany”.

Lit. b) ppkt ix). Podpunkt ten można skreślić, ponieważ zatwierdzona organizacja jest wnioskującym lub posiadaczem zatwierdzenia projektu.

Lit. b) ostatnie zdanie: Mowa jest jedynie o częściach o ograniczonej żywotności, przy czym pkt 21A.307 przewiduje również specjalne traktowanie części konstrukcji podstawowej lub układu sterowania, zazwyczaj określanych jako części krytyczne.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.363 Charakterystyka

Wszystkie punkty: Celem zachowania spójności i precyzyjności należy uwzględnić odniesienia do właściwych przepisów pkt 21A.365, jak to uczyniono w pkt 21A.143.

Lit. a) ppkt 11. Opis oceny instytucjonalnej i systemu „**jakości**” oraz związanych z tym procedur. Należy dodać wyraz „jakości”. Jak wspomniano w pkt 4 na s. 8 dokumentu, nie zachowano zaproponowanego złagodzenia obowiązku zatwierdzenia części dotyczącej produkcji, a ponadto w pkt 21A.361 wymagany jest system jakości.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.365 Wymagania dla uzyskania zatwierdzenia

Lit. c) ppkt 2. Należy skreślić przedrostek „pod-” w wyrazie „podczęść”, ponieważ organizacja powinna zachować zgodność ze wszystkimi wymaganiami części 21.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.367 Zmiany w zatwierdzonej organizacji

a) Po wydaniu zatwierdzenia organizacji każda jej zmiana, zwłaszcza zmiany w systemie gwarantowania projektu lub systemie oceny instytucjonalnej i **systemie jakości**. Należy dodać wyrazy „i systemie jakości”, uzasadnienie podano w pkt 21A.363 lit. b) ppkt 11.

Należy dodać tekst pkt 21A.147 lit. b), ponieważ organ lotnictwa cywilnego lub Agencja mogą chcieć skorzystać z tej możliwości podczas zmian w organizacji.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.381 Uprawnienia wynikające z zatwierdzenia projektu

Zdania w lit. c) ppkt 4 i 5 są niejasne.

Tekst lit. c) ppkt 6 jest niezgodny z pkt 21A.710 lit. a). Powinien on zostać zmieniony zgodnie z pkt 21A.263 lit. c) ppkt 6 i 7.

d) Część tę można skreślić, ponieważ aspekt ten jest uregulowany w pkt 21A.47.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.383 Uprawnienia wynikające z zatwierdzenia produkcji

c) Odniesienie do pkt 21A.307 należy skreślić jak w pkt 21A.163 lit. c).

e) Należy również uwzględnić uprawnienia do wydawania zezwoleń na lot. Tekst powinien zostać zmieniony zgodnie z pkt 21A.163 lit. e). Pociąga to również za sobą zmianę pkt 21A.711, aby uwzględnić odniesienie do tej litery.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.385 Obowiązki posiadacza

Lit. j) ppkt 1. Należy zmienić początek na: „System przewidziany w lit. i) powinien obejmować wszystkie przypadki, w których Ponieważ organizacja jest zarówno posiadaczem zatwierdzenia projektu, jak i organizacją produkującą, jest to sprawa wewnętrzna.

Lit. j) ppkt 2. „Jeżeli posiadacz łącznego...”. Tekst ten jest nie do przyjęcia, ponieważ do uzyskania tego zatwierdzenia kwalifikują się jedynie organizacje, które posiadają zatwierdzenie projektu lub wystąpiły o nie. Tekst ten należy skreślić.

Lit. k). Należy ją skreślić, nie jest możliwa.

Lit. n). Odniesienie do pkt 21A383 lit. f) jest nieprawidłowe, lit. f) nie istnieje.

Lit. o). Należy dodać tekst obecnego pkt 21A165 lit. k). Jest to konieczne przed wydaniem zezwolenia na lot.

Odpowiedź: Na podstawie reakcji na CRD i reakcji na niniejszą opinią w ramach wewnętrznych konsultacji Agencja doszła do wniosku, że należy wycofać nową podczęść L dotyczącą łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej. Stwierdzono, że nie przyniosłoby to korzyści, a jednocześnie możliwość wydawania tych zatwierdzeń przez Agencję już istnieje, jeżeli zastosowano by art. 20 ust. 2 lit. b) pkt ii) rozporządzenia podstawowego.

21A.436 Standardowe naprawy

Patrz uwaga dotycząca pkt 21A.98.

Odpowiedź: Nie przyjęto. Patrz odpowiedź dotycząca pkt 21A.98.

Pkt 21A.711 lit. b) i c)

Należy uwzględnić odniesienie do pkt 21A.381 i 21A.385.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

(4) Francuska Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego (DGAC France)

Od początku prac dyrekcja DGAC-France zdecydowanie popierała projekt ELA. Dyrekcja DGAC-France jest bardzo zadowolona z części I CRD 2008-07 i popiera propozycje EASA.

Wprowadzenia ELA oczekuje całe środowisko lotnictwa ogólnego. Ponieważ niektóre programy dotyczące ELA już się rozpoczęły, przepisy, procedura certyfikacji i akceptowalne sposoby spełnienia wymagań są potrzebne jak najszybciej, aby zapewnić możliwości wykonania programów i normalizacji w Europie.

Odpowiedź: Agencja dziękuje dyrekcji DGAC France za poparcie. Dostarczona przez dyrekcję lista działań, które trzeba ukończyć, zostanie wykorzystana do zorganizowania dalszych działań związanych z pracami grup MDM.032 i BR.010.

Na s. 5/28 napisano, że posiadacz certyfikatu typu musi wystąpić o zastosowanie systemu ELA. Rozumiemy koncepcję dotyczącą nowych wyrobów. Właścicielowi statku powietrznego należy jednak pozostawić możliwość stosowania przepisów dotyczących ELA w przypadku wyrobów używanych.

Odpowiedź: Uwaga ta jest prawidłowa – zaproponowane sformułowanie w części 21 nie ograniczałoby zakresu stosowania wyłącznie do nowych statków powietrznych lub posiadaczy certyfikatu typu.

Warunki techniczne dla silnika i śmigła

Na s. 5/28 (część (a) pkt 2) są one wymienione, lecz nie istnieją. EASA musi je opublikować w celu normalizacji.

Odpowiedź: Przyjęto do wiadomości. Te wymagania techniczne musiałyby zostać określone i opublikowane w fazie 2. Obecnie dotyczą one jedynie szybowców i bardzo lekkich samolotów (VLA) i znajdują się w odpowiednich przepisach w zakresie zdolności do lotu. (Podczęść H i J do CS-22 oraz odniesienie w do tych podczęści w CS-VLA)

Harmonizacja CS-VLA/CS-22

Na s. 6/28 i 7/28 (część (b) pkt 2 punkt drugi i czwarty) widnieje inny limit maksymalnej dopuszczalnej masy w przypadku CS-VLA i CS-22. Limity te powinny zostać zharmonizowane i ustalone na 900 kg.

Odpowiedź: Uwaga ta zostanie uwzględniona w ramach konkretnego zadania stanowienia przepisów.

(5) Europejska Federacja Lekkich Eksperymentalnych i Klasycznych Statków Powietrznych (EFLEVA)

EFLEVA stwierdza, że trudno jest przedstawić uwagi dotyczące części I CRD bez uwag szczegółowych.

Popiera zadanie BR.010 w ramach fazy 2, lecz uznaje, że jest na to bardzo późno.

EFLEVA zgadza się, że certyfikat typu nie jest konieczny w przypadku silników i śmigieł dla niektórych statków powietrznych ELA.

EFLEVA zgadza się z propozycją podwyższenia górnego limitu dla ELA1 do 1200 kg i ocenia ją pozytywnie.

EFLEVA popiera wprowadzenie tych nowych specyfikacji certyfikacyjnych i zmiany w specyfikacjach istniejących. Podkreśla jednak, że sektor potrzebuje ich wydania jak najszybciej.

EFLEVA z zadowoleniem przyjmuje propozycję Agencji dotyczącą dopuszczenia uproszczonych sposobów wykazywania zgodności z w części 21 podczęść J, ponieważ ograniczy to niezbędny udział Agencji w zatwierdzaniu zmian i napraw, a zatem pomoże ograniczyć koszty.

EFLEVA zgadza się z koncepcją łącznej certyfikacji DOA/POA, jeżeli ograniczy to koszty dla niewielkich przedsiębiorstw projektujących / produkujących.

EFLEVA popiera koncepcję powierzenia kwalifikowanym jednostkom określonych zadań z zakresu certyfikacji. EFLEVA obawia się jednak, że proces zapraszania do składania ofert za pomocą powiadomienia na stronie internetowej EASA nie jest odpowiedni i konieczne będą dodatkowe środki służące do powiadamiania potencjalnych wnioskodawców.

EFLEVA popiera zamiar Agencji dotyczący harmonizacji uregulowań z uregulowaniami Stanów Zjednoczonych w zakresie wymagań początkowej zdadności do lotu lekkich samolotów sportowych. Z propozycji w CRD wynika jednak, że sposób na wywóz samolotów UE do Stanów Zjednoczonych jest stosunkowo prosty, natomiast samoloty przywożone ze Stanów Zjednoczonych do UE będą podlegać dodatkowym wymaganiom w zakresie certyfikacji. Spowoduje to większe koszty dla producentów w Stanach Zjednoczonych oraz stworzy dodatkową niepotrzebną barierę w sprzedaży samolotów amerykańskich w UE.

EFLEVA z zadowoleniem przyjmuje propozycję wprowadzenia nowych specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących standardowych zmian i napraw, opartych na okólniku doradczym (AC) 43-13. Również w tym przypadku EFLEVA chciałaby zaapelować do Agencji o szybkie wprowadzenie tych specyfikacji, ponieważ pomoże to zmniejszyć/zlikwidować koszty zatwierdzania zmian i napraw.

Odpowiedź: Agencja dziękuje EFLEVA za poparcie i proponuje różne zadania następcze (np. MDM.032(d) i BR.010) zgodnie z opublikowanym planem stanowienia przepisów. Badamy sposoby przyspieszenia realizacji tych zadań w miarę możliwości.

(6) Europejscy producenci szybowców

Europejscy producenci szybowców wyrażają rozczarowanie proponowaną obecnie zmianą wynikającą z realizacji zadania MDM.032, które było zbyt długotrwałe i nie osiągnęło ostatecznego rezultatu, który jest tak bardzo potrzebny lotnictwu ogólnemu.

Ponownie wyraża się opinię, że trzeba coś zrobić z rozporządzeniem w sprawie opłat i honorariów w przypadku lotnictwa ogólnego, ponieważ działa ono na szkodę jego działalności.

Wykazanie zdolności projektowych. Obecne możliwości; program certyfikacji, alternatywne procedury dotyczące DOA (AP-DOA) i pełnego zatwierdzenia DOA nie uległy zmianie dzięki tej propozycji, a zatem nie zapewniają zmniejszenia obciążeń dla sektora. Pełne zatwierdzenie DOA jest nadal uważane za nieprzystępne cenowo, a zatem proponuje się nadanie pewnych uprawnień wynikających z APDOA, które zachęcą do uzyskania tego zatwierdzenia w pierwszej kolejności, a następnie jego rozszerzenia do pełnego DOA.

Odpowiedź: Agencja uznaje, że obecne stosowanie wymagań dotyczących organizacji projektującej może być zbyt wymagające w przypadku organizacji lotnictwa ogólnego. W związku z tym w CRD 2008-07 Agencja proponuje opracowanie akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań w przypadku DOA, które ułatwią wykazanie zgodności. Korzyścią byłaby dostępność wszystkich uprawnień dla zatwierdzonej organizacji projektującej.

Standardowe zmiany i naprawy. Wprowadzenie standardowych zmian i napraw należy ocenić pozytywnie, lecz nie jest w pełni zrozumiała potrzeba opracowania nowych specyfikacji certyfikacyjnych. Ich wprowadzenie powinno nastąpić jak najszybciej i być rozwiązaniem pragmatycznym. Europejscy producenci szybowców oferują pomoc w tym zakresie.

Odpowiedź: Agencja proponuje wprowadzenie nowych specyfikacji certyfikacyjnych, które obejmowałyby standardowe zmiany i naprawy z wykorzystaniem danych z okólnika doradczego AC 43-13 FAA. Ich status prawny jest jednak odmienny od statusu okólnika doradczego FAA, ponieważ specyfikacje certyfikacyjne będą zawierać szczegółowe naprawy i zmiany, które nie wymagają procesu zatwierdzenia. Proces opracowywania i wydawania specyfikacji certyfikacyjnych może wydawać się zbiurokratyzowany, lecz umożliwi Agencji publikację zatwierdzonych projektów w ramach jej kompetencji, bez konieczności zatwierdzania poszczególnych standardowych zmian i napraw. Uważa się, że ułatwi to wdrażanie.

Zmiany w CS-LSA. Popierane jest wprowadzenie konkretnych specyfikacji certyfikacyjnych opartych na normach ASTM dotyczących statków powietrznych LSA. Te nowe przepisy powinny w oczywisty sposób mieć zastosowanie do tej kategorii statków powietrznych i nie powinny być niejednoznaczne, jeśli chodzi o stosowanie innych obowiązujących przepisów w zakresie zdolności do lotu, takich jak CS-VLA lub CS-22.

Odpowiedź: Specyfikacje CS-LSA mają zastosowanie jedynie do samolotów, a zatem nie są stosowane do szybowców. Samoloty LSA są ze swej natury samolotami z napędem, które mogą mieć dobre parametry szybowania, lecz nie zostały zaprojektowane w tym celu.

Kwalifikowane jednostki. Głównym i istotnym zastrzeżeniem producentów szybowców jest brak personelu w EASA i akredytowanych krajowych władzach lotniczych, który posiadałby dogłębną wiedzę o małym lotnictwie.

Bardzo często problemy producentów działających w naszej branży nie wynikają z nieprawidłowych regulacji, lecz z nieprawidłowego stosowania przepisów. Kwalifikowane jednostki są uważane za możliwe rozwiązanie problemu braku konkretnego podejścia i wiedzy, jeśli chodzi o małe lotnictwo. Poniżej przedstawiono wymagania dotyczące kwalifikowanych jednostek:

- organizacja ta powinna posiadać doświadczenie / podstawową wiedzę z zakresu działania małego lotnictwa
- w razie potrzeby używany język powinien być ojczystym językiem wnioskującego
- trzeba odwrócić tendencję do kształtowania jeszcze bardziej zbiurokratyzowanych i administracyjnych procesów
- trzeba przeciwdziałać oddzieleniu zadań i zatwierdzeń
- w sytuacji idealnej organizacja mogłaby nadzorować wszystkie wyroby i organizacje w ramach tego samego przedsiębiorstwa
- w miarę możliwości wnioskujący powinien mieć prawo wyboru miejsca wykonania tych zadań
- ponadto musi to być przystępne cenowo w porównaniu z typowymi cenami wyrobów

Odpowiedź: Przyznajemy, że Agencja nie ma pewności do co procesu prowadzonego przez jednostkę kwalifikowaną, w związku z czym jako szybkie rozwiązanie proponujemy uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań w przypadku struktury regulacyjnej dotyczącej DOA. Powyżej wspomniane wymagania są podobne do uzasadnienia podanego w NPA i podkreślają potencjalne korzyści wynikające z korzystania z usług kwalifikowanych jednostek.

Części bez formularza 1. Producenci z zadowoleniem przyjęliby dodatkową elastyczność, którą zapewnia ta koncepcja, lecz jest ona silnie uzależniona od tego, czy w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań szczegółowo zostaną określone sposoby wykazania zgodności z zatwierdzonymi danymi. Europejscy producenci szybowców oferują pomoc w zakresie opracowania tych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań.

Odpowiedź: Agencja docenia propozycję pomocy.

Szybowiec nie jest samolotem. Producenci szybowców są zdania, że w przedmiotowej opinii należy uwzględnić wyjaśnienie, że szybowiec nie jest samolotem, a zatem nie jest „złożonym statkiem powietrznym z napędem silnikowym”, zamiast zmiany definicji w rozporządzeniu podstawowym.

Odpowiedź: Przyjmujemy do wiadomości możliwość tej interpretacji w przypadku motoszybowców odrzutowych i rozważymy doprecyzowanie tej kwestii w części 21 za pomocą akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań. (Patrz zadanie MDM.032(d))

Certyfikat typu statku powietrznego bez certyfikatu typu silnika lub śmigła. Pozytywnie oceniana jest możliwość uzyskania ograniczonego certyfikatu typu, z tym że należałoby dopuścić możliwość pełnej certyfikacji typu w przypadku szybowców z niecertyfikowanymi silnikami i śmigłami. Pomogłoby to opracowywać bardziej wydajne i mniej hałaśliwe napędy.

Odpowiedź: Kwestia ta zostanie rozważona w ramach zadania BR.010.

(7) Federalna Administracja Lotnictwa Stanów Zjednoczonych (FAA)

FAA zapoznała się z CRD i nie ma żadnych uwag.

Odpowiedź: Przyjęto do wiadomości.

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

Części bez formularza 1. Możliwości dla statków powietrznych ELA1 należałoby rozszerzyć tak, aby mogły z nich korzystać kluby posiadające szybowce, nie tylko właściciel.

Odpowiedź: W akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań można wprowadzić interpretację podobną do interpretacji zastosowanej w części M.

Kwalifikowane jednostki. Kiedy powstanie taka możliwość, FFVV zamierza zostać kwalifikowaną jednostką certyfikującą szybowce o określonym zakresie. FFVV ma konkretne obawy i pomysły dotyczące wdrożenia, które powinny pomóc w poprawie bezpieczeństwa i zmniejszyć biurokrację.

Odpowiedź: Przyznajemy, że Agencja nie ma pewności do co procesu prowadzonego przez jednostkę kwalifikowaną, w związku z czym jako szybkie rozwiązanie proponujemy uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań w przypadku struktury regulacyjnej dotyczącej DOA.

(9) Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego, Szwajcaria

Kwalifikowane jednostki. Konieczne są całościowe i jednoznaczne wytyczne dotyczące kompetencji niezbędnych do wykonywania zadań certyfikacji. Jeśli chodzi o „funkcję potwierdzania zgodności” (równoważną funkcji inżyniera weryfikującego zgodność), w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań/materiałach zawierających wytyczne trzeba określić niezbędne kwalifikacje i obowiązki.

Odpowiedź: Przyznajemy, że Agencja nie ma pewności do co procesu prowadzonego przez jednostkę kwalifikowaną, w związku z czym jako szybkie rozwiązanie proponujemy uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań w przypadku struktury regulacyjnej dotyczącej DOA.

Zmiany w CS-LSA. Dokładna treść CS-LSA jest nieznana, lecz Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego ma szczegółowe uwagi dotyczące norm ASTM, o których mowa w NPA; uwagi te przedstawiono bardziej szczegółowo w ramach tej reakcji.

Odpowiedź: Specyfikacje certyfikacyjne CS-LSA opierają się na właściwej normie ASTM uzupełnionej wymaganiami i akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań, które pomagają w wykazaniu zgodności. Specyfikacje CS-LSA podano w części II CRD 2008-07.

Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego ma następujące uwagi dotyczące ostatecznego tekstu części 21:

21A.14

a) Obecny tekst w części 21, pkt 21A.14 lit. b) brzmi: „...śmigłem o stałym lub zmiennym skoku [adjustable pitch]”.

Tekst skreślony w CRD brzmi: „...śmigłem o stałym lub zmiennym skoku [variable pitch]”.

Nowy tekst w CRD brzmi: „...śmigłem o stałym lub zmiennym skoku [variable pitch]”.

Tekst w CRD musi być spójny z obecnym tekstem w części 21.

Odpowiedź: *Przyjęto do wiadomości. Zmiana w części 21 wprowadzona rozporządzeniem zmieniającym 1194/2009 nie została uwzględniona w CRD.*

b) Zaproponowany pkt 21A.14 lit. b) i c) określa zakres stosowania do samolotów o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 2000 kg / 1200 kg, które nie są sklasyfikowane jako „złożone statki powietrzne z napędem silnikowym”. Na podstawie art. 3 lit. j) rozporządzenia podstawowego samoloty o maksymalnej masie startowej mniejszej niż 2000 kg / 1200 kg są automatycznie klasyfikowane jako proste statki powietrzne z napędem silnikowym. Proponuje się usunięcie tekstu „który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym” z pkt 21A.14 lit. b) i c).

Odpowiedź: *Odniesienie do złożonego statku powietrznego z napędem silnikowym powinno być zachowane, ponieważ sam napęd odrzutowy wystarcza, aby sklasyfikować go jako „złożony”.*

c) W zaproponowanym pkt 21A.14 lit. c) uwzględniono:

7. silnik tłokowy;

9. śmigło

Oznacza to znaczne złagodzenie obecnego wymagania, ponieważ wydaje się, że wykazanie zdolności na potrzeby certyfikacji tych wyrobów byłoby ograniczone do zatwierdzenia programu certyfikacji, niezależnie od np. mocy silnika lub typu konstrukcji śmigła (wydaje się, że silnik tłokowy może uzyskać certyfikację zgodnie z przepisami pkt 21A.14 lit. c), a następnie może zostać zamontowany na statku powietrznym o maksymalnej masie startowej większej niż 1200 kg). Uważamy to za nieodpowiednie i sądzimy, że zakres stosowania pkt 21A.14 lit. c) ppkt 7 i 9 powinien zostać ograniczony.

Odpowiedź: *Przyjęto do wiadomości.*

Pkt 21A.307 lit. b) i c)

a) Przepisy pkt 21A.307 lit. b) i c) wydają się wzajemnie sprzeczne – tekst trzeba zmienić lub doprecyzować.

b) W zaproponowanym tekście określono, że wymaganie jest ograniczone do przypadków „w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego, jeżeli są montowane na jego statku powietrznym”. Zapis ten stwarza różne pytania.

Czy warunek ten nakłada ograniczenia dotyczące tego, kto może wykonać lot statkiem powietrznym?

Jakie byłoby właściwe wymaganie dla statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1200 kg eksploatowanego w szkole lotniczej? 21A.307 lit. a)?

Jeśli tak, uważa się to za nieodpowiednie, ponieważ w założeniu powinny istnieć sposoby stwierdzenia, że części lub wyposażenie „zostały wyprodukowane zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi i są w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację” bez nakładania uciążliwych warunków wstępnych dotyczących wydania formularza 1 EASA.

Zaproponowany pkt 21A.307 lit. c) dopuściłby wszystkie części (w tym części i wyposażenie o ograniczonej żywotności, części konstrukcji podstawowej i części układu sterowania) „produkowane zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego, jeżeli są montowane na jego statku powietrznym”. Chociaż rozumiemy zamiar, który jest podstawą tego wymagania, uważamy, że w tej formie wykracza on poza początkowy zamiar pewnego jego złagodzenia. Zaproponowane podejście jest uważane za nieproporcjonalne, ponieważ ani pkt 21A.307 lit. a) nie dotyczy (określając w niektórych przypadkach zbyt wysokie wymaganie), ani pkt 21A.307 lit. c) nie dopuszcza bardzo niskiego poziomu zgodności na podstawie zadeklarowania „odpowiedzialności właściciela”. Istnieje niebezpieczeństwo powstania systemu, który będzie prawidłowy pod względem prawnym (odpowiedzialność właściciela), lecz wątpliwy z punktu widzenia bezpieczeństwa – w tym kontekście skuteczność ocen zgodności do lotu do celów ustalenia zgodności jest wątpliwa, ponieważ na przykład ocena może zostać przeprowadzona po upływie jakiegoś czasu od montażu części, a zakres weryfikacji podczas oceny jest ograniczony.

Proponuje się co następuje:

– złagodzenie przepisów pkt 21A.307 lit. a) w taki sposób, aby nie ograniczały się do części „produkowanych zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego, jeżeli są montowane na jego statku powietrznym”;

– w przypadku części i wyposażenia o ograniczonej żywotności, części konstrukcji podstawowej i części układu sterowania „produkowanych zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego, jeżeli są montowane na jego statku powietrznym” w potwierdzaniu zgodności udział musi brać Agencja/kwalifikowana jednostka. W tym kontekście proponuje się przyjęcie definicji części produkowanej przez właściciela/operatora określonej w okólniku doradcym FAA AC 20-62:

Właściciela/operatora uważa się za producenta części, jeżeli właściciel uczestniczył w kontrolowaniu projektowania, produkcji lub zapewnienia jakości części. Udział w projektowaniu części może obejmować nadzór nad produkcją części lub dostarczenie producentowi: danych projektowych, materiałów, z których część ma zostać wykonana, procesów produkcji, metod montażu lub procedur kontroli jakości.

– W przypadku wyposażenia podlegającego przepisom wykonywania lotów według wskazań przyrządów, którego funkcję można sklasyfikować jako krytyczną (okoliczności wystąpienia awarii sklasyfikowane jako niebezpieczne lub niszczące) należy stosować tę samą zasadę, którą stosuje się w przypadku części i wyposażenia o ograniczonej żywotności, części konstrukcji podstawowej i części układu sterowania.

– Należy wykorzystać zatwierdzenia krajowej organizacji produkującej/obsługowej, jeżeli dostępny jest system zapewnienia jakości producenta (patrz również pkt 21A.439), lub można złagodzić wymagania w przypadku produkcji ograniczonej ilości, o ile do produkcji wykorzystywane są zatwierdzone dane, a ustalenie zgodności z zatwierdzonymi danymi projektowymi odbywa się w sposób akceptowalny dla Agencji/kwalifikowanej jednostki, którą informuje się o procesie produkcji, aby umożliwić określenie odpowiedniego poziomu zaangażowania (np. potrzebę kontroli zgodności).

— Pkt 21A.307 musi uwzględniać ewentualne złagodzenie wymagań dla „sierocych” statków powietrznych (patrz dodatkowa uwaga na końcu niniejszego dokumentu).

Odpowiedź: Pkt 21A.307 został przeredagowany w celu bardziej precyzyjnego odzwierciedlenia jego celu. Nie do przyjęcia jest zmiana filozofii i określenie właściciela jako producenta części. To właściciel może uznać część bez formularza 1 EASA za kwalifikującą się do montażu, jeżeli spełnione są wymienione kryteria. Powinno być również jasne, że jest to możliwe wyłącznie wówczas, gdy części są oznakowane i zamontowane na jego własnym statku powietrznym.

Jeśli chodzi o uwagę dotyczącą wyposażenia podlegającego przepisom wykonywania lotów według wskazań przyrządów, odniesienie do wyposażenia wymaganego zgodnie z zasadami eksploatacji i ATM zostanie rozważone w ramach zadania ustanowienia przepisów 21.026 „Nowe kategorie części, które nie wymagają formularza 1”, którego realizacja rozpocznie się na początku 2011 r.

Standardowe zmiany

Zaleca się również rozważenie materiałów zawierających wytyczne znajdujących się w okólniku doradczym FAA AC 23-27 „Parts and materials substitution for vintage aircraft” [Części i materiały zastępcze do klasycznych statków powietrznych] – są one szczególnie przydatne w przypadku „sierocych” statków powietrznych.

Odpowiedź: Klasyczne lub historyczne statki powietrzne nie wchodzą w zakres zadań EASA. „Sieroce” statki powietrzne nie są tematem przedmiotowej NPA.

W CRD wskazano, że „standardowe naprawy i zmiany zawarte w specyfikacjach certyfikacyjnych są zatem faktycznie zatwierdzonymi danymi, które może wykorzystać organizacja obsługowa zgodnie z częścią M”. Co jest powodem ograniczenia zastosowania standardowych napraw do „organizacji obsługowej”? W zamierzeniu również wybrane zadania powinny być możliwe do wykonania przez właścicieli/pilota.

Odpowiedź: Zgadzamy się, że zapis ten był zbyt restrykcyjny. Wymagania części M i części 145 zostały sprawdzone i w miarę konieczności zmienione (patrz projekt poprawki do 2042/2003 związany z niniejszą opinią), aby pokazać, że są to również zatwierdzone dane, które można wykorzystać zgodnie z wymaganiami części M lub części 145.

AFM/AFMS i ICA

Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań/materiały zawierające wytyczne są uważane za niezbędne do zapewnienia osiągnięcia minimalnego standardu w przypadku pierwszego wydania i nowelizacji. Należy również zapewnić wytyczne dotyczące klasyfikacji zmian AFM, zwłaszcza tym wnioskującym, którzy postanowią wykazać zgodność z pkt 21A.14 lit. b) i c). Należy również podać wytyczne dotyczące pkt 21A.381 lit. c) ppkt 4 i 5.

Odpowiedź: Instrukcje nieprzerwanej zdatności do lotu (ICA) są tematem konkretnego bieżącego zadania (MDM.056). Należy zauważyć, że opinia 01/2010 wprowadziła w przypadku wszystkich DOA możliwość zatwierdzania określonych zmian instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego (AFM). Materiały zawierające wytyczne dotyczące klasyfikacji zmian AFM zostaną opublikowane wraz z decyzją wynikającą z NPA16-2006.

Pkt 21A.367 lit. a)

Potrzebne są materiały zawierające wytyczne, aby precyzyjnie określić, co należy uznać za istotną zmianę.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.377 lit. c) ppkt 2

Czas trwania działań naprawczych jest niezgodny z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.381 lit. d)

Czy to wymaganie jest niezbędne? Czy nie jest już ono uwzględnione w wymaganiach dotyczących przekazywania certyfikatów typu/uzupełniających certyfikatów typu?

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.439 i 21A.441

Złagodzenie wymagań dla części produkowanych przez właściciela powinno zostać określone przynajmniej dla tych przypadków, które spełniają kryteria standardowych zmian.

Odpowiedź: Nie przyjęto. Produkcja i dopuszczenie części nie są powiązane. Części dopuszczalne bez formularza 1 EASA zgodnie z pkt 21A.307 lit. b) lub ewentualnie części podlegające standardowej naprawie lub zmianie z definicji nie mogą być produkowane przez właściciela. Nadal zastosowanie mają wymagania określone w części M i części 145.

„Sierocy” statek powietrzny

Chociaż pierwotnie NPA nie miała dotyczyć kwestii mających wpływ na „sieroce” statki powietrzne, zaleca się wykorzystanie tego przypadku stanowienia przepisów do określania konkretnych wytycznych dla tych statków powietrznych. Niektóre kwestie, które należy uwzględnić, to:

— Wytyczne dotyczące znakowania części i materiałów zastępczych (patrz okólnik doradczy FAA AC 23-27 „Parts and materials substitution for vintage aircraft” [Części i materiały zastępcze do klasycznych statków powietrznych]);

— Części/materiały zastępcze mogły być wcześniej zatwierdzone na statku powietrznym podobnego typu. Jeżeli montaż (i w stosownych przypadkach produkcja) zakończył się w sposób zgodny z wcześniejszym zatwierdzeniem, zatwierdzenia te można wykorzystać jako podstawę zatwierdzenia w przypadku podobnego statku powietrznego. W tym przypadku wnioskujący musi jednak posiadać wszystkie dane dotyczące wcześniejszych zatwierdzeń, w tym instrukcje nieprzerwanej zdatności do lotu, lub musi opracować brakujące dane z pomocą uznanej jednostki (np. kwalifikowanej jednostki, DOA/ADOA itd.). Jako rozwiązanie alternatywne Agencja/kwalifikowana jednostka oceni kompetencje wnioskującego poprzez sprawdzenie, czy posiada on solidną wiedzę o zasadach projektowych dotyczących modyfikowanego lub naprawianego typu statku powietrznego.

— Przede wszystkim trudno jest znaleźć części zamienne zgodne z certyfikatem typu (niewielkie ilości, długi czas oczekiwania, przestarzałość itd.), nie wspominając o częściach z formularzem 1. Wytyczne dotyczące montażu starych i używanych części (odbudowanych, po generalnym remoncie lub części ponownie certyfikowanych). Należy uznać, że części w certyfikacie typu mogą być przestarzałe oraz że dostępne mogą być inne części, które są bardziej zaawansowane technicznie i bardziej niezawodne.

Odpowiedź: Agencja dziękuje Federalnemu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego za tę propozycję, lecz uważa, że nie wchodzi ona w zakres tego zadania.

(10) Jedna osoba fizyczna przedstawiła następujące uwagi:

Pkt 21A.14 lit. b) i c)

Wątpliwości budzi uwzględnienie szybowców o masie do 2000 kg w pkt 21A.14 lit. b). Zastrzeżenia budzi wprowadzenie w życie możliwości dotyczącej programu certyfikacji określonej w pkt 21A.14 lit. c). Zdecydowanie popierane są uproszczone akceptowalne sposoby spełnienia wymagań w celu wykazania zgodności na potrzeby uzyskania pełnego DOA w przypadku ELA.

Odpowiedź: Patrz odpowiedź udzielona holenderskiemu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (CAA-NL) (pkt 21A.98) dotycząca szybowców o masie do 2000 kg. Program certyfikacji został wprowadzony jako podstawowe wymaganie dotyczące certyfikacji na podstawie opinii 01/ 2010 (patrz pkt 21A.20) – pkt 21A.20 lit. b) wyraźnie przewiduje, że ma on być dokumentem roboczym podczas całego procesu certyfikacji. Ponadto w konkretnym przypadku statku powietrznego, o którym mowa w pkt 21A.14 lit. c), program certyfikacji musi zostać zatwierdzony przez Agencję. Agencja dziękuje zgłaszającemu uwagę za poparcie propozycji uproszczonych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań w przypadku DOA.

Standardowe zmiany i naprawy. Nie można zgłosić uwag, ponieważ te specyfikacje certyfikacyjne nie zostały jeszcze przedstawione.

Odpowiedź: Opinia wprowadza tę zasadę. Specyfikacje certyfikacyjne zostaną poddane konsultacjom w ramach zadania MDM.048.

21A.112B Wykazanie zdolności. Zastrzeżenia budzi wprowadzenie w życie możliwości dotyczącej programu certyfikacji w pkt 21A.112B.

Odpowiedź: Program certyfikacji został wprowadzony jako podstawowe wymaganie dotyczące certyfikacji na podstawie opinii 01/ 2010 (patrz pkt 21A.20) – pkt 21A.20 lit. b) wyraźnie przewiduje, że ma on być dokumentem roboczym podczas całego procesu certyfikacji. Ponadto w konkretnym przypadku statku powietrznego, o którym mowa w pkt 21A.14 lit. c), program certyfikacji musi zostać zatwierdzony przez Agencję.

21A. 307 Dopuszczanie części lub wyposażenia do montażu. Wydaje się, że lit. c) usuwa ograniczenia określone w lit. b). Nie popiera się rozróżnienia między wymaganiami dla krytycznych części ELA 1 i ELA 2.

Odpowiedź: Pkt 21A.307 został przeredagowany, a pkt 21A.307 lit. c) w CRD był nieprawidłowy.

Ponadto, ogólnie rzecz biorąc, zastanawiam się, ilu właścicieli statków powietrznych może przyjąć odpowiedzialność za zgodność części lub wyposażenia z zatwierdzonym projektem oraz czy jest to dogodne rozwiązanie, jeżeli część jest dostępna na rynku.

W takim razie gdzie jest uproszczenie?

Uważam, że możliwość ograniczenia wydawania formularza 1 nie obniża poziomu bezpieczeństwa. Jeśli weźmiemy pod uwagę dużą liczbę części statków powietrznych ELA 1 i ELA 2, które nie są krytyczne, w ich przypadku wystarczającym rozwiązaniem byłoby wydawanie przez producenta zwykłego certyfikatu zgodności (z DOA, lecz również z AP).

Jeżeli EASA chciałaby rozważyć problem części produkowanych przez właściciela jako problem dotyczący głównie starych i „sierocych” statków powietrznych, dla których trudno jest znaleźć części do wymiany, powinna zapoznać się z obecnymi wymaganiami FAA (FAR 21.303(a)(2) itd.).

Odpowiedź: Uważa się, że wielu właścicieli będzie mogło przyjąć „odpowiedzialność”. Przykładem są części wymienione w reakcji; produkowane do statków powietrznych przez pierwotnego dostawcę, który nie posiada POA, wraz z oświadczeniem o zgodności. Nie byłyby one dopuszczane wraz z formularzem 1 EASA, lecz ich budowa jest zgodna z zatwierdzonymi danymi projektowymi.

Uważa się, że po wprowadzeniu zaproponowanej zmiany w pkt 21A.307 montaż z określonymi ograniczeniami ich zakresu nie ma wpływu na bezpieczeństwo.

PODCZEŚĆ L – łączne zatwierdzenie organizacji odpowiedzialnych za projekt i produkcję statków powietrznych określonych w pkt 21A.14 lit. b) i c)

Odpowiednie przepisy części 21 podczęść G i J zostały skopiowane w podczęści L bez znacznych zmian technicznych.

Wystarczyłyby kilka przepisów „administracyjnych” oraz doprecyzowanie pkt 5 CRD, co pozwoliłoby uniknąć niepewności w razie przyszłych zmian w tym przedmiocie.

Nawet w przypadku pojedynczego certyfikatu DOA i POA są różnymi sprawami. Połączenie wymagań nie ułatwia zadania.

Odpowiedź: Agencja zgadza się, że zaproponowana podczęść L nie wnosi merytorycznych różnic do poszczególnych wymagań dotyczących DOA i POA. W art. 20 ust. 2 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego istnieje już możliwość przeniesienia odpowiedzialności za POA na Agencję. Stwierdza się zatem, że podczęść L nie zapewnia wystarczających korzyści i nadmiernie komplikuje przepisy, o czym wspomniano w przedmiotowej reakcji. Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L.

21A. 432B Wykazanie zdolności Przewidziane w lit. b) „stosowanie procedur podejmujących szczególne praktyki projektowe, zasoby i ciąg czynności niezbędnych do spełnienia wymagań niniejszej podczęści” powinno odbywać się za zgodą Agencji.

Przewidziane w lit. c) „stosowanie procedur podejmujących szczególne praktyki projektowe, zasoby i ciąg czynności niezbędnych do spełnienia wymagań niniejszej części” powinno odbywać się na podstawie zatwierdzenia programu certyfikacji.

Trudno jest zrozumieć różnicę procedur służących do uzyskania takiego samego wyniku oraz sposób jego osiągnięcia wyłącznie za pomocą programu certyfikacji.

Odpowiedź: Lit. b) odnosi się do APDOA (procedur, które nie są specyficzne dla rozważanej naprawy), natomiast lit. c) odnosi się do zatwierdzenia programu certyfikacji, który konkretnie dotyczy rozważanej naprawy.

21A. 112B Wykazanie zdolności

Takie same podstawowe uwagi jak w pkt 21A.14 lit. c).

Odpowiedź: Program certyfikacji został wprowadzony jako podstawowe wymaganie dotyczące certyfikacji na podstawie opinii 01/ 2010 (patrz pkt 21A.20) – pkt 21A.20 lit. b) wyraźnie przewiduje, że ma on być dokumentem roboczym podczas całego procesu certyfikacji. Ponadto w konkretnym przypadku statku powietrznego, o którym mowa w pkt 21A.14 lit. c), program certyfikacji musi zostać zatwierdzony przez Agencję.

21A. 710 Zatwierdzenie warunków lotu

Wydanie zezwolenia na lot mogłoby również dotyczyć statków powietrznych, w przypadku których nie wykazano zgodności z przepisami, oraz wnioskującego, którego kompetencje mogą być niepewne.

Czy naprawę można by zatwierdzić bez dodatkowej weryfikacji warunki lotu dotyczące bezpieczeństwa również w tych warunkach?

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

(11 i 12) Stowarzyszenie Lekkich Statków Powietrznych (SLSP) Republiki Czeskiej i Stowarzyszenie Producentów Lekkich Statków Powietrznych w Europie (LAMA EUROPE) wyraziły podobne opinie. Tekst został zmieniony w celu usunięcia, w miarę możliwości, powielania uwag.

Strona tytułowa – niepełna i bardzo późna publikacja przedmiotowego CRD

SLSP i LAMA nie są zadowolone ze sposobu postępowania EASA w przypadku tej bardzo istotnej NPA.

CRD opublikowano DWA LATA po zakończeniu okresu przedstawiania uwag na temat pierwotnej NPA 2008-07!!! Ponadto publikacja CRD w okresie wakacyjnym nie wydaje się słusznym rozwiązaniem, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że dokument opublikowano tak późno. Problem związany z tą późną publikacją polega na tym, że wszyscy już prawie zapomnieli, czego dotyczyła sprawa...

Czas upływa szybko – w 2005 r. przygotowano pierwszy zakres wymagań dotyczących MDM032. Zbliżamy się obecnie do końca 2010 r. i co mamy? EASA otrzymała 843 uwagi. Uważamy jednak, że nie może to uzasadniać tak długiego czasu przygotowywania przedmiotowego CRD.

Nie do przyjęcia jest fakt, że CRD podzielono na dwie części, a przed terminem opublikowano jedynie część I. Jak mamy zgłaszać uwagi na temat takiej istotnej propozycji bez możliwości zapoznania się z częścią II?

Uważamy, że druga część CRD musi zostać opublikowana niezwłocznie, a termin zgłaszania uwag na temat części I musi zostać odpowiednio przedłużony.

Odpowiedź: Publikowanie CRD w dwóch częściach nie jest zwykłą praktyką Agencji, lecz w tym przypadku miało to tę zaletę, że pomogło częściowo zmniejszyć opóźnienie. Dołożono znacznych starań, aby w części I CRD dokładnie przedstawić główne uwagi oraz dodać projekt opinii wynikającej z przeglądu wszystkich uwag. Część I jest zatem zasadną podstawą umożliwiającą ustosunkowanie się do tej opinii i prawdopodobnie jest bardziej przystępnym dokumentem niż część II CRD, która ma 500 stron.

Część II została opublikowana i zawiera projekt specyfikacji CS-LSA, które zostaną przyjęte przez Agencję na początku 2011 r.

Agencja przyznaje, że postępy w tej sprawie trwały długo, głównie ze względu na problemy z zasobami, lecz opóźnienie to wykorzystaliśmy również do przygotowania zadania BR.010 (Rozpoczęcie analizy wniosków dla ELA1 na podstawie oceny krajowych przepisów dotyczących ultralekkich statków powietrznych) oraz do wzmocnienia współpracy z FAA w tej sprawie i zgromadzenia dodatkowych informacji o doświadczeniach w zakresie stosowania przepisów dotyczących LSA w Stanach Zjednoczonych. Agencja chciałaby podkreślić, że opóźnienie nie jest związane z brakiem zrozumienia znaczenia i priorytetowego charakteru lotnictwa ogólnego, które wykazała za pomocą złagodzenia wymagań w części M, opinii w sprawie licencji L i opinii w sprawie licencjonowania załóg statków powietrznych (FCL), w tym licencji pilota lekkiego statku powietrznego (LAPL).

Strona 4 (a) Uwaga ogólna (LAMA EUROPE)

PODSTAWĄ DOBRZE PROSPERUJĄCEGO SEKTORA LOTNICZEGO JEST MAŁE (REKREACYJNE) LOTNICTWO.

Każdy pilot rozpoczyna loty na małym statku powietrznym, nie na samolocie typu Airbus, Boeing czy Eurofighter. 600 000 pilotów rekreacyjnych statków powietrznych (według Europe Air Sports), w tym spadochroniarze, operatorzy paralołni, ultralekkich statków powietrznych, szybowców, balonów na ogrzane powietrze, aż do lekkich statków powietrznych z napędem, zapewnia korzyści

w postaci dużej bazy klientów europejskiego i amerykańskiego sektora lotniczego. Aby zrozumieć aerodynamikę, mechanikę lotu, mechanikę i ekonomię samolotu oraz jego wpływ na środowisko naturalne, trzeba posiadać doświadczenie, a doświadczenie zdobywa się w sektorze małego lotnictwa rekreacyjnego. Aby mieć możliwość rozpoczęcia pracy w lotnictwie, trzeba potrafić nawiązać z nim kontakt i zdobyć doświadczenie. Aby potrafić zaprojektować użyteczny duży statek powietrzny, trzeba dzięki własnemu doświadczeniu rozumieć prawdziwe podstawy jego działania i wiedzieć, co należy wziąć pod uwagę.

Urzednicy w Stanach Zjednoczonych dostrzegli to już lata temu. Zaobserwowali liczne problemy z naborem wystarczającej liczby właściwie wykwalifikowanych pracowników w sektorze dużego lotnictwa. Uznali, że brak rozwoju małego lotnictwa (liczby statków powietrznych i pilotów) jest bezpośrednim wynikiem wzrostu kosztów zakupu i eksploatacji małych statków powietrznych.

W odpowiedzi w 2004 r. rozpoczęto w Stanach Zjednoczonych realizację programu dotyczącego LSA (małych samolotów sportowych), którego wyraźnym celem było znaczne obniżenie kosztów początkowych dla lotów prywatnych i rekreacyjnych. Osiągnięto to za pomocą określenia kategorii prostych statków powietrznych, co pozwala na rejestrację statku powietrznego na podstawie własnego oświadczenia producenta o spełnieniu zatwierdzonej normy branżowej (norma ASTM). System ten umożliwia wykonywanie lotów po rozsądnie ograniczonym szkoleniu i spełnieniu wymagań medycznych.

W ten sposób zamierzano odwrócić zniżkową tendencję w lotnictwie i tym samym utrzymać bazę sektora lotniczego, a po pięciu latach od ogłoszenia nowych przepisów wyraźnie okazuje się, że sposób wykonania był całkowicie prawidłowy i zostały osiągnięte pożądane wyniki. Liczba statków powietrznych i pilotów natychmiast zwiększyła się, a dzięki temu wzrosła również ilość zasobów dostępnych dla dużych przedsiębiorstw lotniczych.

Jak dotąd model Stanów Zjednoczonych powielono w wielu krajach, czasami z niewielkimi zmianami w zależności od sytuacji krajowej. Do krajów tych należą kraje, które mają obecnie największą liczbę ludności: Chiny i Indie. Aby stworzyć bazę dla ich przyszłego sektora lotniczego, przyjęto podobne programy.

W chwili obecnej jednoznaczni liderami na całym rynku LSA są przedsiębiorstwa działające w Europie.

Ironia polega na tym, że nie istnieje podobny system umożliwiający wykonywanie lotów tymi statkami powietrznymi zbudowanymi zgodnie z przepisami dotyczącymi LSA w Europie.

Wiele osób uważało, że zapowiedź utworzenia procesu ELA była obietnicą stworzenia odpowiednika europejskiego. Chociaż ELA jest znacznym ułatwieniem dla niektórych kategorii statków powietrznych, rezultatem dla lekkiego dwuosobowego sportowego statku powietrznego jest znacznie bardziej uciążliwy proces projektowania, produkcji i eksploatacji niż amerykański system dotyczący LSA.

Wiele osób uważa obecnie, że odpowiedzią jest utworzenie specjalnej kategorii samolotów masie nie większej niż 600 kg i przyjęcie systemu LSA w sposób jak najbardziej podobny.

Odpowiedź: Zakres zadania MDM.032 jest szerszy niż LSA, lecz obejmuje propozycje uproszczeń części 21. W ramach zadania BR.010 zostanie określony sposób wykroczenia poza uproszczenia części 21 w przypadku podkategorii statków powietrznych ELA1.

(SLSP) Niestety ten CRD świadczy o niewłaściwym podejściu EASA do lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Uważamy, że nie można traktować lotnictwa sportowego i rekreacyjnego w taki sam sposób jak zarobkowego transportu lotniczego.

Coraz bardziej oczywiste staje się, że nadal nie otrzymujemy tego, czego chcemy i potrzebujemy – prostego LSA.

Uważamy, że obecne prace regulacyjne prowadzone przez EASA nie przynoszą takich wyników, jakie uważamy za konieczne do dalszego rozwoju lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Naszym zdaniem lekki samolot sportowy (LSA) mógłby stać się kategorią umożliwiającą wejście do sektora lotnictwa. Uważamy, że aby uwzględnić potrzeby naszych członków, EASA powinna utworzyć samodzielną kategorię LSA jak najbardziej zgodną z systemem dotyczącym LSA w Stanach Zjednoczonych.

Pozytywnym skutkiem mógłby być światowy system dotyczący LSA, który jest naszym długoterminowym celem.

Podczas spotkania na AirVenture w 2010 r. administrator FAA Randy Babbitt oświadczył, że dane o bezpieczeństwie LSA są lepsze niż oczekiwano. Uważamy to za dowód świadczący o tym, że amerykańska koncepcja LSA oparta na własnym oświadczeniu wraz z rozsądnymi przepisami dotyczącymi obsługi technicznej nie stwarza problemu w zakresie bezpieczeństwa. Ponieważ 65% amerykańskich samolotów SLSA pochodzi z Europy, jesteśmy przekonani, że ten sam system można zastosować w Europie.

Koncepcja samodzielnej kategorii LSA mogłaby być dobrym rozwiązaniem – samodzielność nie musi oznaczać jej istnienia poza przepisami EASA, lecz oznacza, że kategoria ta ma w nich specjalne miejsce.

W ten sam sposób przeprowadzono to w Stanach Zjednoczonych, gdzie FAA pomogła stworzyć kategorię LSA w ramach przepisów FAA, zachowała funkcję kontrolną, lecz nie zajmuje się bezpośrednio tą kategorią samolotów.

Zdajemy sobie sprawę, że wymagałoby to zmiany rozporządzenia podstawowego.

SLSP jest gotowe pomóc w pracach nad przygotowaniem takiej zmiany.

Odpowiedź: EASA docenia propozycję pomocy w wykonaniu zadania BR.010. Zmiany zaproponowane w ramach zadania MDM.032(e), które dotyczą przepisów części 21, w istocie nie prowadzą do osiągnięcia celu zamierzonego przez SLSP. Zakres przepisów FAA dotyczących LSA jest jednak częścią zadania MDM.032(e), ale nie jest odpowiedni dla całego zakresu statków powietrznych o masie nie większej niż 2000 kg.

Strona 4 Opłaty i honoraria pobierane przez EASA

SLSP i LAMA EUROPE są zadowolone ze stwierdzenia, że EASA zwraca uwagę Komisji... lecz obawiają się, że jest już za późno, ponieważ nawet obecna wysokość opłat i honorariów stanowi duży problem dla niewielkich przedsiębiorstw. Podstawę opłat i honorariów pobieranych przez EASA stanowi rozporządzenie, zgodnie z którym EASA musi całkowicie samofinansować się z opłat i honorariów, które ma prawo naliczać. Istniejące honoraria już oznaczają znaczne obciążenie dla przedsiębiorstw. Zazwyczaj przedsiębiorstwa te produkują około 10-150 statków powietrznych rocznie, a ich przychody wahają się od 1 do 30 mln EUR, w związku z czym prawie niemożliwe jest utrzymanie działalności przy obecnych opłatach i honorariach.

Opłaty i honoraria są problemem znanym od lat; decyzja w ich sprawie musi zapaść jak najszybciej na szczeblu politycznym, tj. w Komisji.

Odpowiedź: Przyjęto do wiadomości.

Strony 4 i 7, CS-23 Light, lekkie statki powietrzne o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1200 kg

SLSP i LAMA EUROPE uważają, że utworzenie tego przepisu nie jest konieczne. W rzeczywistości specyfikacje CS-VLA mogłyby zostać rozszerzone do 4 osób i maksymalnej masy startowej 1200 kg. Naszym zdaniem wyjaśnienie, że potrzebujemy takiego przepisu, ponieważ ...zdecydowana większość istniejących... jest nieaktualna, gdyż system ELA jest przygotowywany dla nowych, a nie istniejących statków powietrznych.

W każdym razie istnieje tak wiele właściwych przepisów dotyczących statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 1200 kg, że pożądane byłoby ich ograniczenie, a nie rozszerzenie!

Lepiej byłoby, jeżeli zamiast tego EASA utworzyłaby dobry system LSA na podstawie ASTM. Wiadomo, że FAA rozważa utworzenie systemu opartego na ASTM także w przypadku FAR-23, może to byłoby rozwiązaniem i zamiast tworzenia kategorii lekkich statków powietrznych CS-23, dobrze byłoby nawiązać współpracę z FAA w zakresie systemu ASTM, aby zapewnić istnienie ogólnosiłatowych norm lotniczych.

Odpowiedź: W chwili obecnej uważa się, poprawka 7 do FAR część 23 jest stosowną sprawdzoną normą w przypadku konkretnych samolotów. W dłuższej perspektywie planujemy przegląd różnych norm w ścisłej współpracy z FAA, która jednocześnie przeprowadziła analizę procesu certyfikacji w odniesieniu do części 23.

Strony 9 i 10 Kwalifikowane jednostki

Niektórzy producenci samolotów LSA i ultralekkich statków powietrznych oraz SLSP uczestniczyli w „Badaniu EASA na temat zlecania zadań w zakresie certyfikacji”, które zostało przeprowadzone przez Steria Mummert Consulting.

Czy wyniki tego badania zostały wykorzystane do przygotowania przedmiotowego CRD?

Dlaczego badanie nie zostało opublikowane?

Odpowiedź: Agencja dziękuje SLSP oraz innym uczestnikom z branży za wkład w to badanie.

Sprawozdanie jest sprawozdaniem wewnętrznym wykorzystanym przez Agencję do zwiększenia poziomu wiedzy o możliwościach zlecania zadań na zewnątrz. Jak opisano powyżej, Agencja przygotowuje aktualizację decyzji zarządu w sprawie zlecania zadań. Sprawozdanie nie zostało opublikowane, ponieważ prowadzona jest ta delikatna dyskusja.

Badanie nie zostało wykorzystane do przygotowania CRD, ponieważ CRD dotyczy jedynie pracy Agencji mającej na celu aktualizację polityki zlecania zadań na zewnątrz prowadzonej przez zarząd.

Strony 10-11 7. Części, które nie potrzebują formularza 1 EASA

Bez opublikowania uwag nie można sprawdzić tej propozycji. SLSP i LAMA EUROPE nie zgadzają się z zaproponowanym rozwiązaniem.

Proponujemy, aby przynajmniej w przypadku ELA 1 nie było konieczności stosowania formularza 1.

Odpowiedź: Na skutek otrzymanych uwag opracowano mniej liberalną propozycję dotyczącą ELA1, która łagodzi dyskusję o komercyjnym lub niekomercyjnym zastosowaniu tych części. Zapewnia ona akceptowalny kompromis, który różni się od państwa propozycji jeszcze większego ograniczenia wymagań dotyczących formularza 1 EASA. Następną fazą, którą zakłada zadanie BR.010, zapewniłaby możliwości przyjęcia innych sposobów podejścia.

Strona 11 Zmiany w oznakowaniu części i identyfikowalność –

SLSP i LAMA EUROPE sądziły, że pierwotne zmiany są zgodne z zamiarem zmniejszenia obciążeń dla producentów, a tymczasem sytuacja jest odwrotna.

Ponieważ nie możemy zapoznać się z uwagami w części II, nie zgadzamy się z zaproponowanymi zmianami w pkt 21A.804 i 21A.805

Odpowiedź: Część II CRD została tymczasem opublikowana i pokazuje, że oznakowanie części należy utrzymać do celów identyfikacji i powiązania z zatwierdzonymi danymi projektowymi.

Strona 11 8. Zmiany w CS-LSA.

SLSP i LAMA EUROPE z zadowoleniem przyjmują utworzenie specyfikacji certyfikacyjnych dotyczących lekkich samolotów sportowych na podstawie ASTM F2245.

Niestety nie możemy przedstawić większej liczby uwag na ten temat, ponieważ specyfikacje CS-LSA zostaną opublikowane w części II, której jeszcze nie znamy.

Odpowiedź: Uwagi na temat CS-LSA będą możliwe w ramach przedstawiania uwag na temat części II CRD. Uwagi te zostaną poddane przeglądowi przed publikacją CS-LSA na początku 2011 r.

Strona 13 9. Standardowe zmiany i naprawy

SLSP i LAMA EUROPE z zadowoleniem przyjmują tę zapowiedź, chociaż obawiamy się, że tworzenie tych specjalnych specyfikacji certyfikacyjnych na podstawie okólnika doradczego FAA AC 43-13 1B i 2B będzie trwało zbyt długo.

Odpowiedź: Agencja dziękuje za poparcie. Obecnie początek realizacji zadania MDM.048 jest planowany na 2011 r., a jego ukończenie na drugi kwartał 2013 r. Badamy sposoby przyspieszenia realizacji tych zadań w miarę możliwości.

Strony 13-14 10. Harmonizacja z FAA

SLSP i LAMA EUROPE są zadowolone z tego zapisu. Uważamy, że najlepszym rozwiązaniem dla LSA byłoby stworzenie światowego systemu LSA ze wspólnymi ogólnosiątkowymi normami technicznymi opartymi na ASTM.

Odpowiedź: Agencja dziękuje za pozytywną ocenę oświadczenia, że EASA zamierza doprowadzić do długoterminowej harmonizacji systemu LSA z FAA (i innymi organami) poprzez ścisłą współpracę z FAA przy działaniach podejmowanych w związku z analizą procesu certyfikacji zgodnie z przepisami FAR-23 i w ramach procesu ASTM.

(13) Stowarzyszenie Lekkich Statków Powietrznych (LAA), Wielka Brytania

Nota wyjaśniająca III. (s. 2)

Ponieważ część II CRD nie została jeszcze opublikowana, obraz jest niepełny, a zatem nie ma możliwości przedstawienia pełnej odpowiedzi.

Odpowiedź: Publikowanie CRD w dwóch częściach nie jest zwykłą praktyką Agencji, lecz w tym przypadku miało to tę zaletę, że pomogło częściowo zmniejszyć opóźnienie. Dołożono znacznych starań, aby w części I CRD dokładnie przedstawić główne uwagi oraz dodać projekt opinii wynikającej z przeglądu wszystkich uwag. Część I jest zatem zasadną podstawą umożliwiającą ustosunkowanie się do tej opinii i prawdopodobnie jest bardziej przystępnym dokumentem niż część II CRD, która ma 500 stron.

Sekcja a) 2) (s. 5)

LAA ogólnie popiera propozycję wprowadzenia dodatkowych konsultacji w celu zmiany rozporządzenia podstawowego, lecz konsultacje muszą zostać przeprowadzone bardzo szybko – przecież ANPA 14-2006 została wydana cztery lata temu, a rekcją na nią był apel o zmianę rozporządzenia podstawowego. W celu wsparcia tak bardzo potrzebnych innowacji w sektorze EASA musi szybko zacząć działać, aby stworzyć projektantom i producentom bardzo lekkich statków powietrznych warunki działania bez ograniczeń wynikających z kosztów i zasobów, które są związane z istniejącymi systemami DOA/POA, oraz zapewnić współmierne koszty i korzyści operacyjne końcowemu użytkownikowi.

Sekcja b) (od s. 6)

LAA zasadniczo popiera zmiany dokonane w porównaniu z NPA 2008-07. Również w tym przypadku sektor pilnie potrzebuje dostępu do tych propozycji. Pilną kwestią jest wydanie nowych specyfikacji CS-LSA, CS-23 Light dla lekkich statków powietrznych i CS-Standardowe naprawy i zmiany oraz znowelizowanych CS-VLA i CS-22 (najpóźniej do czasu wydania poprawek do części 21).

Odpowiedź: Agencja dziękuje LAA za poparcie i proponuje realizację różnych zadań następczych (np. MDM.032(d) i BR.010) zgodnie z opublikowanym planem stanowienia przepisów. Badamy sposoby przyspieszenia realizacji tych zadań w miarę możliwości. Pierwsza norma, CS-LSA, zostanie opublikowana już na początku 2011 r. Inne „normy” są stosowane za pomocą specjalnych warunków.

Sekcja b) 6) (s. 9) (Kwalifikowane jednostki)

Zaproszenia do składania ofert w tym przypadku powinny być szerzej reklamowane. Praktyka umieszczania zaproszenia do składania ofert na stronie internetowej bez ogłoszenia nie jest pomocna. Czy możliwa byłaby na przykład subskrypcja elektroniczna, w przypadku której do wszystkich subskrybentów wysyłany byłby e-mail, gdy nastąpi publikacja zaproszenia do składania ofert?

Odpowiedź: Otwarte zaproszenia do składania ofert są publikowane przez Urząd Publikacji Dziennika Urzędowego UE i po ich publikacji są dodawane do [strony internetowej EASA dotyczącej zamówień publicznych](#). Subskrypcja powiadomień pocztą elektroniczną nie jest możliwa na stronie internetowej EASA.

Można jednak subskrybować elektroniczną bazę danych dotyczących przetargów (TED), w której publikowane są wszystkie zaproszenia do składania ofert Unii Europejskiej w językach urzędowych UE. Informacje i instrukcje dotyczące dostępu i powiadomienia na podstawie konkretnych kryteriów wyszukiwania znajdują się na stronie: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Uwagi ogólne

W szeregu przepisów znajduje się odniesienie do pkt 21A.14 lit. b) lub c) w brzmieniu: „statki powietrzne określone w pkt 21A.14 lit. b) i c)”. Czy sformułowanie to prawidłowo definiuje kategorię statków powietrznych i nie oznacza, że projekt statku powietrznego został w istocie zatwierdzony na mocy pkt 21A.14 lit. b) lub c)? Odpowiedź na to pytanie pomoże zrozumieć, czy zalety nowego systemu (np. produkcja na podstawie podczęści L, części produkowane przez właściciela) są również możliwe w przypadku typów statków powietrznych, których projekt został zatwierdzony przed tą zmianą przepisu lub zgodnie z wyższą normą pełnego, zatwierdzonego DOA.

Odpowiedź: Zawarte w tych wymaganiach odniesienia do „statków powietrznych określonych w pkt 21A.14 lit. b) i c)” definiują kategorię wyrobów określonych w danym przepisie. Miałyby one zatem również zastosowanie do wyrobów zatwierdzonych już zgodnie z obecnymi przepisami. W opinii odniesienie w stosownych przypadkach zastąpiono odniesieniem do ELA1 i ELA2, których definicje zaproponowano w opinii w ramach zmiany 1702/2003.

Pkt 21A.14 lit. b) i c)

Przepisy te dotyczą również silników i śmigieł. Jaki jest ich związek z podczęścią L i pkt 21A.307 lit. b) i c), jeżeli projekt jest uwzględniony w statku powietrznym lub jeżeli projekt został już zatwierdzony przez organizację projektującą zgodnie z podczęścią J? Czy możliwe jest na przykład wyprodukowanie silnika do statku powietrznego zgodnie z pkt 21A.14 lit. b) lub c) na mocy podczęści L? Czy części do tego silnika mogą być również produkowane w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego?

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Cześć tej uwagi nie ma już zatem znaczenia.

Co do dopuszczenia części bez formularza 1 EASA, faktycznym zamiarem jest dopuszczenie montażu tych części, jeżeli są one zgodne z zatwierdzonym projektem. Na przykład, części do silników samochodowych, które zostały zatwierdzone wraz ze statkiem powietrznym, mogą być montowane w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego.

Pkt 21A.377 lit. b) i c)

W sekcji B „Materiał dotyczący podczęści G” ostatnio skreślono ustalenia na poziomie 3. W tym punkcie pojawiają się one ponownie.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.353 lit. b)

Połączona organizacja projektująca i produkująca określona w podczęści L nie mogłaby podpisać porozumienia między organizacją projektującą a organizacją produkującą wykraczającą poza ich podstawowych zakres.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.383 lit. c)

Odniesienie w brzmieniu: „na mocy pkt 21A.307” zostało skreślone z odpowiedniego tekstu w podczęści G kilka lat temu, ponieważ nie umożliwiłoby zawarcia w formularzu 1 EASA zapisu „jedynie zgodność” / „prototyp”.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

Pkt 21A.385 lit. n)

Odniesienie należy zmienić z: „na mocy uprawnienia przewidzianego w pkt 21A.383 lit. f)” na: „...21A.383 lit. e)”.

Odpowiedź: Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L. Uwaga nie ma już zatem znaczenia.

21A.439 Produkcja części do wykonania naprawy

W punkcie tym należy również uwzględnić możliwość części produkowanych w ramach odpowiedzialności właściciela statku powietrznego, ponieważ w przeciwnym razie będzie on sprzeczny z pkt 21A.307 lit. b) i c).

Odpowiedź: Nie przyjęto. Pkt 21A.307 nie ma na celu zmiany wymagań w zakresie obsługi technicznej. Wykracza to poza zakres zadania ustanowienia przepisów.

Podczęść L ogółem

Nie dostrzegamy prawdziwych zalet utworzenia podczęści L w takiej formie.

- Jak wynika już z pkt 21A.377 lit. b) i pkt 21A-383 lit. c), istnieje znaczne niebezpieczeństwo, że w sposób niezamierzony sprawiono, iż ta podczęść różni się od odpowiednich wymagań podczęści J lub G. Podczęść L, jeśli jest naprawdę potrzebna, powinna dotyczyć jedynie łącznego zatwierdzenia organizacji projektującej i produkującej, a same wymagania należałoby zachować w podczęści J i G.

- Gdzie są korzyści dla sektora? Zamierzone obniżenie kosztów może być w perspektywie długoterminowej marginalne, ponieważ wymagania przeglądu pozostają takie same i w procesie nadzoru może dojść do oddzielenia udziału EASA (część dotycząca organizacji projektującej) i krajowych władz lotniczych (część dotycząca organizacji produkującej).

Odpowiedź: Agencja zgadza się, że zaproponowana podczęść L nie wnosi merytorycznych różnic do poszczególnych wymagań dotyczących DOA i POA. W art. 20 ust. 2 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego istnieje już możliwość przeniesienia odpowiedzialności za POA na Agencję. Stwierdza się zatem, że podczęść L nie zapewnia wystarczających korzyści i nadmiernie komplikuje przepisy, o czym wspomniano w przedmiotowej reakcji. Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L.

(15) Urząd Lotnictwa Cywilnego (CAA), Wielka Brytania

Strona 2 pkt nr: III 4) i IV

Uwaga: CAA oczekuje na otrzymanie części II dokumentu zawierającego odpowiedź na uwagi, kiedy to przedstawione zostaną bardziej całościowe uwagi na temat wszystkich propozycji zawartych w częściach I i II.

Poniżej przedstawiono przykłady wyjaśniające, dlaczego konieczne jest zapoznanie się z całym CRD.

Znajdujące się na s. 4 stwierdzenie, że „NPA została przyjęta z mieszanymi uczuciami” powinno być umieszczone w kontekście poprzez podanie uwagi i odpowiedzi EASA.

Odpowiedź: Wielu komentatorów zgłaszało podobną uwagę, że propozycja była krokiem w dobrym kierunku, lecz uważają, że nie zapewnia ona przewidywanego przez nich rozwiązania, podobnego do systemu LSA FAA. Ponieważ oznaczałoby to zmianę rozporządzenia podstawowego, zaproponowano drugą fazę, która będzie realizowana jako zadanie BR.010.

Znajdujące się na s. 5 odniesienie do deregulacji określonego segmentu lekkiego lotnictwa wydaje się być sprzeczne z zasadami ICAO i wydaniem międzynarodowego certyfikatu zdatności do lotu. Wydanie certyfikatu zdatności do lotu ICAO wymaga przyjęcia przez osobę fizyczną lub organizację odpowiedzialności za wyrób lub część.

Odpowiedź: Zgodność z zasadami ICAO jest istotnym aspektem, lecz trzeba ją wyważyć względem zamiaru dalszego rozwoju lotnictwa ogólnego o stosownym poziomie bezpieczeństwa.

Odniesienie na s. 5, pkt (a) ppkt 2 punkt drugi. Chociaż wydaje się, że świadczy to o zamiarze zharmonizowania przyszłych zmian rozporządzenia podstawowego z przepisami FAA

i kanadyjskiego Departamentu Transportu (Transport Canada), uważa się, że harmonizacja powinna zostać rozszerzona o opracowanie dodatkowych norm CS.

Odpowiedź: Naszym zamiarem jest harmonizacja procesów i norm, jeżeli istnieje taka możliwość. Opracowywanie zharmonizowanych norm mogłoby odbywać się w kierunku ograniczenia liczby norm.

Strona 5 ppkt 2 punkt 4. Możliwość zaakceptowania propozycji, zgodnie z którymi niektóre statki powietrzne ELA nie będą potrzebować certyfikatu typu silnika lub śmigła, zależy od dopuszczonych rozmiarów i typów eksploatacji. Na przykład, może to być dopuszczalne w przypadku dwuosobowego statku powietrznego własnej budowy, lecz nie w przypadku bardziej rozwiniętego statku powietrznego posiadającego zatwierdzenie dla lotów według wskazań przyrządów (IMC) (takich jak Cessna 172 i PA-28 (!80)).

Odpowiedź: Faktycznie kwestia ta wymagałaby przeglądu w ramach zaproponowanego zadania BR.010.

Strona 6 pkt nr: (b) „Opinia dotycząca części 21 i zmian w porównaniu z NPA”, ppkt 1
Uwaga: Pierwotna koncepcja zawarta w NPA 2008-07 dotyczyła eksploatacji niezarobkowej. Przykład w drugim zdaniu wskazuje, że zasady tej nie utrzymano w zaproponowanych zmianach przedstawionych w przedmiotowym dokumencie zawierającym odpowiedź na uwagi. Chcielibyśmy prosić o wyjaśnienie tej kwestii.

Odpowiedź: Kryteria dotyczące stosowania formularza 1 EASA zostały zastrzeżone, w związku z czym umożliwiają również zastosowanie komercyjne.

Strona 6 pkt nr: (b) ppkt 2, adnotacja pod tytułem „CS-VLA” (punkt 2)

Uwaga: Zwracamy uwagę, że w ramach zadania ustanowienia przepisów VLA.008 rozważone zostanie rozszerzenie CS-VLA o nocne loty według VFR i IMC i odnotowujemy, że może to mieć znaczny wpływ na zapisy dotyczące bezpieczeństwa takich statków powietrznych, co wymaga dokładnej oceny i harmonizacji z przepisami FAA i Transport Canada.

Odpowiedź: Zgadamy się, że w ramach tego zadania trzeba ocenić wpływ na bezpieczeństwo. Istotnym aspektem będzie harmonizacja z przepisami TCCA i FAA oraz ich doświadczenie.

Strona 7 pkt nr: (b) ppkt 2, adnotacja pod tytułem „CS-23” (punkt 3)

Uwaga: Kategoria CS-23 Light przewidziana poprawką 7 do FAR-23 to norma opublikowana przez rząd Stanów Zjednoczonych dnia 14 września 1969 r. Uznaje się, że wiele statków powietrznych zaprojektowano i zbudowano według tej normy i niektóre z nich nadal mają prawa nabyte, przy czym nadal opracowywane są zmiany projektowe w tych wcześniejszych wymaganiach. Każdy statek powietrzny ze znacznymi modyfikacjami lub każdy nowy statek powietrzny będzie od tej pory zaprojektowany według późniejszych norm. Umożliwia to producentowi uwzględnienie aspektów projektowych nieuwjętych odpowiednio we wcześniejszym wydaniu FAR-23, takich jak zmęczenie i tolerancja uszkodzeń w strukturach mieszanych. Normy JAR-23 i CS-23 zostały oparte na FAR 23-42 z dnia 4 lutego 1991 r. Propozycja utworzenia normy dotyczącej certyfikatu zdatości do lotu CS-23 Light powinna opierać się na najnowszych normach CS-23, które mogą być w znacznej mierze zharmonizowane z FAR-23.

Odpowiedź: Samoloty zaprojektowane i certyfikowane zgodnie z poprawką 7 do FAR część 23 nie zostały zakwestionowane i stanowią znaczną większość obecnej floty. W związku z tym uważamy, że może to być normą w zakresie zdatości do lotu samolotów o podobnym projekcie, pod warunkiem zmiany podstawy certyfikacji, gdy wymagania będą nieodpowiednie (jak w przypadku struktury mieszanej).

Strona 7 pkt nr: (b) ppkt 2, adnotacja pod tytułem „CS-22” (punktor czwarty)

Uwaga: CAA uważa, że w celu zapewnienia efektywności zadanie racjonalizacji norm projektowych zawartych w CS-VLA i zaproponowanych specyfikacjach CS-23 Light należy ukończyć przed utworzeniem nowej normy, takiej jak CS-23 Light. Prace te powinny być zharmonizowane z FAA i Transport Canada.

Odpowiedź: Wprowadzenie CS-23Light na podstawie poprawki 7 do FAR część 23 uważa się za podejście pragmatyczne, które na późniejszym etapie należy zrewidować i być może połączyć, o czym wspomniano w CRD.

Strona 8 pkt nr: 3

Uwaga: Na jakim etapie konieczne byłoby posiadanie uproszczonego DOA? Czy mogłoby to być wymagane przed wydaniem certyfikatu zdatności do lotu lub zezwolenia na lot?

Odpowiedź: DOA nie byłoby wcale wymagane. Opisany scenariusz pokazuje przypadek, w którym przedsiębiorstwo może rozpocząć działania bez DOA i w zależności od działalności może uzyskać DOA w celu większej efektywności w zakresie zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu.

Strona 10 pkt nr: 6 „Kwalifikowane jednostki” (punktor drugi): „wnioskujący powinien mieć możliwość zaproponowania wybranej jednostki kwalifikowanej do zatwierdzenia przez Agencję”.

Uwaga: Zwracamy uwagę, że zarząd EASA nie przyjął jeszcze polityki dotyczącej korzystania z kwalifikowanych jednostek. CAA sugeruje, że jednym z czynników, który trzeba będzie rozważyć, jest to, czy wnioskujący mogą wybierać najłatwiejszą w ich opinii ścieżkę prowadzącą do uzyskania zatwierdzenia oraz w jakiej mierze Agencja powinna przydzielać akredytowaną jednostkę kwalifikowaną na podstawie położenia geograficznego dającego korzyści językowe i kulturowe. Kwestią pierwszorzędnej wagi będzie również normalizacja.

Odpowiedź: Polityka dotycząca korzystania z jednostek kwalifikowanych musiałaby zapewniać równe szanse, co dzięki normalizacji zapobiegałoby powstaniu „najsłabszego ogniwa” w procesie certyfikacji.

Strona 11 pkt nr: (b) ppkt 7

Uwaga: W zmienionej propozycji formularz 1 EASA wymagany jest jedynie w przypadku konstrukcji podstawowej, układu sterowania lub części o ograniczonej żywotności, a właściciele statków powietrznych ELA 1 muszą jedynie przedstawić oświadczenie o zgodności z zatwierdzonym projektem. Każdy statek powietrzny, który kwalifikuje się do uzyskania certyfikatu zdatności do lotu ICAO, musi używać części, które są dostępne z formularzem 1 EASA, a zatwierdzone organizacje obsługowe mogą prowadzić ograniczoną produkcję. Jeżeli właściciele mieliby przedstawiać oświadczenie o zgodności, nie jest jasne, kto ponosiłby odpowiedzialność. Statki powietrzne zmodyfikowane w ten sposób powinny podlegać ograniczeniu do zezwolenia na lot i nie powinny być wykorzystywane do operacji zarobkowych.

Odpowiedź: W zmienionej propozycji zachowano pierwotną propozycję dotyczącą ELA2 i zastrzeżono proponowane przepisy dotyczące ELA1. Właściciel będzie przedstawiał oświadczenie o zgodności i ponosił odpowiedzialność za przyjęcie części do swojego statku powietrznego.

Strona 14 pkt nr: (b) ppkt 10, Harmonizacja z FAA

Uwaga: CAA zgadza się, że jeżeli wnioskujący spoza EASA nie ustalą specjalnych zasad, EASA nie będzie mogła działać w charakterze państwa projektu. Sytuacja ta dotyczyć będzie w szczególności wyrobów, które są zatwierdzone w Stanach Zjednoczonych jako statki powietrzne LSA podlegające przepisom ICAO i w przypadku których rozważane jest wydanie certyfikatu zdatności do lotu EASA ICAO.

Odpowiedź: *Przyjęto do wiadomości. Kwestia na zasługuje na dodatkowe rozważenie.*

Strona 14 pkt nr: 2, ostatnie zdanie

Uwaga: Nie w pełni zrozumiałe jest sformułowanie: „Europejskie podejście polegające na wydawaniu ograniczonych certyfikatów typu lub certyfikatów typu dla LSA nie uniemożliwi wywozu europejskich LSA do Stanów Zjednoczonych, jeżeli nie uzyskały indywidualnego certyfikatu zdatności do lotu”. Należałoby podać dodatkowe wyjaśnienie.

Odpowiedź: *Zapis ten jest związany z cytatami z zarządzenia 8130.2F przedstawionymi w tym punkcie w części I CRD. Ponieważ typ statku powietrznego kwalifikuje się do certyfikacji lub nawet posiada (ograniczony) certyfikat typu EASA, oznaczałoby to „podobną certyfikację w kraju pochodzenia”.*

Statek powietrzny kwalifikowałby się zatem do uzyskania specjalnego certyfikatu zdatności do lotu w kategorii LSA.

(16) Członek Komitetu ds. EASA z Austrii

Uwagi ogólne/uzasadnienie:

Ze względu na to, że CRD nie został opublikowany w całości – nadal brakuje części zawierającej uwagi i odpowiedzi EASA (nie jest ona dostępna na stronie internetowej EASA) – czas przeznaczony na wyrażanie uwag uważa się za zbyt krótki.

Propozycja:

Wydłużenie czasu na wyrażanie uwag na temat przedmiotowego CRD ze względu na to, że konieczna jest część CRD zawierająca uwagi interesariuszy i odpowiedzi EASA, która nie została jeszcze opublikowana.

Odpowiedź: *Nie przyjęto. Publikowanie CRD w dwóch częściach nie jest zwykłą praktyką Agencji, lecz w tym przypadku miało to tę zaletę, że pomogło częściowo zmniejszyć opóźnienie. Dołożono znacznych starań, aby w części I CRD dokładnie przedstawić główne uwagi oraz dodać projekt opinii wynikającej z przeglądu wszystkich uwag. Część I jest zatem zasadną podstawą umożliwiającą ustosunkowanie się do tej opinii i prawdopodobnie jest bardziej przystępnym dokumentem niż część II CRD, która ma 500 stron.*

Podczęść B

21A.14

Uwaga/uzasadnienie/propozycja:

Definicje wymienione w tym punkcie powinny być zgodne z definicjami, które należy stosować we wszystkich innych odpowiednich częściach przepisów wykonawczych.

Definicja ELA 1 w części M winna być zgodna z definicją w części 21.

Odpowiedź: *W niniejszej opinii wprowadzono propozycję zmiany części M.*

lit. c) ppkt 7. Silnik tłokowy

Uwaga: W przypadku wszystkich rodzajów silników tłokowych, nawet nieużywanych w wyrobach określonych w pkt 21A14 lit. c), możliwy jest proces certyfikacji ELA nawet w przypadku bardzo złożonych silników z FADEC i turbosprężarkami?

Odpowiedź: *Przyjęto do wiadomości. Pkt 21A.14 lit. c) poprawiono, aby dopuścić jedynie silniki i śmigła montowane w statkach powietrznych określonych w pkt 21A.14 lit. c).*

Pkt 21A.47

Należy doprecyzować, czy możliwe jest przeniesienie certyfikatu typu statku powietrznego w przypadku, w którym Agencja zatwierdziła program certyfikacji, gdy niespełnione są wymagania kwalifikowalności przewidziane w pkt 21A.14, a nowy posiadacz certyfikatu typu nie posiada AP-DOA lub DOA. (Patrz również pkt 21A.116)

Odpowiedź: Gdy Agencja zatwierdza program certyfikacji, kryteria kwalifikowalności są spełnione. Uwzględniono to w zmianie pkt 21A.14.

Przeniesienie byłoby jednak możliwe wyłącznie wówczas, gdy osoba fizyczna lub prawna mogłaby spełnić obowiązki określone w zaproponowanej zmianie pkt 21A.47 (patrz CRD 2008-06).

Podczęść D

Pkt 21A.98 lit. a)

Uwaga/uzasadnienie:

Litera ta nie jest jasna. Zakres stosowania – w obecnej formie – wprowadza w błąd i może skutkować różnymi interpretacjami. Interpretacja tego przepisu w połączeniu z pkt 21A.14 może powodować dezorientację wnioskujących.

Propozycja:

Proponuje się zastosowanie punktów w przepisie dotyczącym zakresu stosowania.

Odpowiedź: Przyjęto częściowo. Przepis ten przeredagowano, aby poprawić czytelność.

Podczęść D

Pkt 21A.98 lit. b) i c)

Uwaga

Nasza ogólna uwaga dotyczy tego, że zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych w przypadku ogólnych zatwierdzeń, o czym mowa w tym punkcie, jest niezgodne z rozporządzeniem podstawowym 216/2010 i wykracza poza zakres kompetencji EASA.

Odpowiedź: Zaproponowane specyfikacje certyfikacyjne dotyczące standardowych napraw będą zawierać konkretne naprawy lub modyfikacje, a nie ogólne zatwierdzenia. W zakres kompetencji EASA wchodzi opracowywanie specyfikacji certyfikacyjnych i akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań do stosowania w procesie certyfikacji. (Art. 19 rozporządzenia podstawowego). W związku z tym zostaną opracowane nowe specyfikacje techniczne stosowane do certyfikacji standardowych zmian.

Podczęść L

Uwaga/uzasadnienie:

Podczęść ta nie znajduje uzasadnienia, ponieważ stwarza większe obciążenia administracyjne dla środowiska lotniczego, którego dotyczą te wymagania.

Podczęść L powinna obejmować jedynie zakres, kwalifikowalność, stosowanie, wydawanie zatwierdzeń i przenoszenie zatwierdzeń.

Podczęść ta nie może określać szczegółowych wymagań dotyczących zatwierdzeń DOA i POA. Konieczne jest jedynie odniesienie do podczęści F, G lub J.

Proces zatwierdzania nie może różnić się od tej podczęści, a ponadto musi istnieć możliwość wydawania zatwierdzeń produkcji mniej złożonym organizacjom zgodnie z podczęścią F

i stosowania alternatywnych procedur w związku z DOA. Należy wymienić jedynie wymagania, które są mniej rygorystyczne niż te wymienione w podczęści F, G lub J.

Odpowiedź: Agencja zgadza się, że zaproponowana podczęść L nie wnosi merytorycznych różnic do poszczególnych wymagań dotyczących DOA i POA. W art. 20 ust. 2 lit. b) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego istnieje już możliwość przeniesienia odpowiedzialności za POA na Agencję. Stwierdza się zatem, że podczęść L nie zapewnia wystarczających korzyści i nadmiernie komplikuje przepisy, o czym wspomniano w przedmiotowej reakcji. Agencja postanowiła wycofać propozycję dotyczącą podczęści L.

21A.436 Standardowe naprawy

Stosowanie: Patrz uwaga dotycząca pkt 21A.98.

Odpowiedź: Przyjęto częściowo. Przepis ten przeredagowano, aby poprawić czytelność.

CS-23 Light:

Uwaga: Należy wyjaśnić, czy zaproponowany zakres stosowania i zawartość techniczna są zgodne z załącznikiem 8 ICAO.

Odpowiedź: Specyfikacje CS23 Light byłyby zgodne z załącznikiem 8 ICAO.