



MNENJE ŠT. 01/2011

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 18. marca 2011

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij

TER

za Uredbo Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

„Postopek ELA“ ter „standardne spremembe in popravila“

Povzetek

To mnenje se nanaša predvsem na splošno letalstvo in obravnava naslednja vprašanja:

Uvede se poenostavljen in bolj sorazmeren postopek certificiranja za evropske lahke zrakoplove (ELA). Prosilec za certifikat tipa za zrakoplove ELA1 (tj. letala z manj kot 1 200 kg) lahko uporabi program certificiranja za dokaz svojih sposobnosti projektiranja. Tako malim podjetjem ne bo treba hkrati opravljati zapletenega in dolgotrajnega upravnega postopka za pridobitev odobritve projektivne organizacije in postopka certificiranja. Ta sprememba bo koristila novim prosilcem za certifikat tipa za zrakoplove ELA1.

Uvede se koncept „standardnih sprememb in standardnih popravil“. V skladu z novim konceptom za spremembe in popravila, ki štejejo za standardna, ni treba opraviti postopka za odobritev načrta. Za ta namen bo v novo certifikacijsko specifikacijo (Certification Specification – CS) vključen katalog standardnih sprememb in popravil. Novi koncept bo zmanjšal upravno obremenitev in hkrati ohranil visoko raven varnosti. To pravilo lahko koristi vsem lastnikom/operatorjem malih zrakoplovov.

V skladu z veljavnimi predpisi je obrazec EASA 1 pogoj za vgradnjo vseh nadomestnih delov v zrakoplov. Vendar nekatere dele in naprave na zrakoplovih ELA proizvede industrija, ki ni regulirana letalska industrija. Neregulirani proizvajalci ne morejo sprostiti teh delov v uporabo z obrazcem EASA 1. Pri novih zrakoplovih to ni problem, ker sprejetje teh delov vključuje odobrena proizvodna organizacija proizvajalca zrakoplovov. Vendar se nadomestni deli ponavadi pridobijo neposredno iz vira. Za izpolnitev obveznosti obrazca EASA 1 bo treba te dele kljub temu sprostiti v uporabo prek odobrenih proizvodnih organizacij, kjer njihova dodana vrednost ni vedno neizogibna. To mnenje uvaja možnost za lastnike zrakoplovov ELA, da sprejmejo za vgradnjo določene dele, ki niso ključni za varnost, brez obrazca EASA 1. Namen te spremembe je zmanjšati regulativno obremenitev na raven, ki bo sorazmerna z varnostnimi tveganji.

Splošno

1. Namen tega mnenja je predlagati, naj Komisija spremeni prilogo k Uredbi Komisije (ES) št. 1702/2003¹ (v nadaljnjem besedilu: del 21), in zlasti, naj uvede poenostavljen in bolj sorazmeren postopek certificiranja za evropske lahke zrakoplove (ELA). Za ohranitev skladnosti z delom 21 se predlaga tudi, naj Komisija spremeni Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003² ter prilogi del M in del 145.
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: agencija)³ v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008⁴ (v nadaljnjem besedilu: osnovna uredba).

II. Posvetovanje

3. V preteklih letih se je v Evropi zmanjšala dejavnost „tradicionalnega“ rekreacijskega letalstva in upočasnil razvoj ultra lahkega gibanja. Iz povratnih informacij industrije in operatorjev je bilo očitno, da je regulativni okvir, ki se uporablja za rekreacijske zrakoplove, postopno postal prezahteven glede na značaj zadevnih dejavnosti ter projektante in proizvajalce navedenih tipov regulativno zelo obremenjuje.
4. Agencija je za obravnavo teh vprašanj določila nalogo za oblikovanje predpisa MDM.032. Ker je bila naloga obsežna, je agencija leta 2006 objavila predhodno obvestilo o predlaganih spremembah (Notice of Proposed Amendment – NPA) za razpravo o konceptu za boljšo ureditev v splošnem letalstvu. Povratne informacije iz tega predhodnega NPA je uporabila skupina MDM.032 pri razvoju koncepta za boljšo ureditev v splošnem letalstvu. Ta koncept je obravnaval začetno in stalno plovnost, operacije ter licenciranje za splošno letalstvo.
5. Agencija je proučila tudi predpis o lahkih športnih zrakoplovih (Light Sport Aircraft – LSA), ki ga je sprejela Zvezna uprava za letalstvo (Federal Aviation Administration – FAA), in ugotovila zmanjšanje usklajenosti med agencijo in FAA na področju ureditve rekreacijskega letalstva. Večina tipov zrakoplovov LSA v ZDA je evropskega porekla, v EU pa se ne morejo zakonito uporabljati, razen če imajo vzletno maso manj kot 450 kg (in zato spadajo pod prilogo II osnovne uredbe) ali so bila certificirani v skladu s CS-VLA (Very Light Aeroplane – zelo lahko letalo) ali katerim drugim zahtevnejšim predpisom.
6. Skupina MDM.032 je v okviru koncepta za boljšo ureditev splošnega letalstva obravnavala več možnosti za začetno plovnost. Z objavo NPA 2008–07 dne 18. aprila 2008 je za začetno plovnost predlagala, naj se:

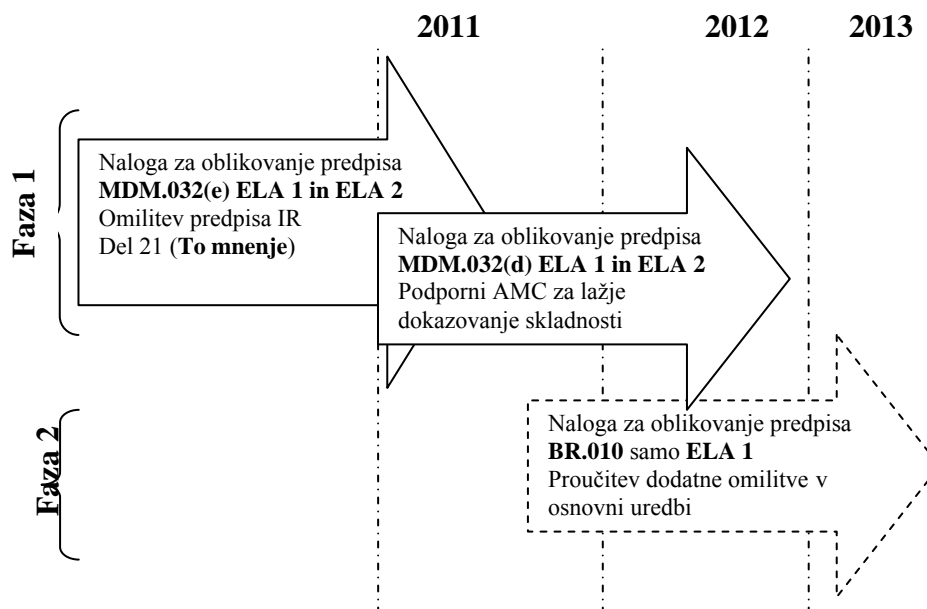
¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1194/2009 z dne 30. novembra 2009 (UL L 321, 6.12.2009, str. 5).

² Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 962/2010 z dne 27. oktobra 2010 (UL L 281, 27.10.2010, str. 78).

³ Sklep upravnega odbora v zvezi s postopkom, ki ga Agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih specifikacij in navodil. EASA MB 08–2007, 11.6.2007 („postopek za oblikovanje predpisa“).

⁴ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1108/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 (UL L 309, 24.11.2009, str. 51).

- razpon zrakoplovov (zlasti ultra lahkih), za katera se uporablja priloga II k Uredbi Komisije (ES) št. 1702/2003 (v nadaljnjem besedilu: del 21), ne spremeni in naj se navedeni zrakoplovi ne vključijo v področje uporabe navedene uredbe;
 - oblikuje manj zahteven regulativni režim na podlagi novega postopka za evropske lahke zrakoplove (ELA) ter uvede koncept za standardne spremembe in popravila;
 - razdeli manj zahteven regulativni režim za zrakoplove ELA na dva postopka:
 - o ELA1 za letala, jadralna letala ali motorna jadralna letala, ki niso razvrščena kot kompleksna letala na motorni pogon z največjo vzletno maso **1 200 kg**;
 - o ELA2 za letala, jadralna letala ali motorna jadralna letala, ki niso razvrščena kot kompleksna letala na motorni pogon z največjo vzletno maso **2 000 kg**.
7. Novi predlagani postopek iz NPA 2008–07 za zrakoplove ELA je bil znatno poenostavljen nov postopek za ureditev zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav. Namera je bila nadaljevati izdajanje certifikatov tipa za tip in spričeval o plovnosti za posamezne zrakoplove. To pomeni, da bi novi postopek upošteval veljavna načela iz dela 21.
8. Agencija je do 18. julija 2008, ko je potekel rok za oddajo pripomb, prejela 843 pripomb od 79 nacionalnih letalskih organov, poklicnih organizacij in zasebnih podjetij.
9. Številni predlagatelji pripomb so menili, da NPA ni dosegel, kar so želeli, tj. certificiranja, ki bi se lahko primerjalo s stanjem, obstoječim v ZDA (predpis o lahkih športnih zrakoplovih), ki ne vključuje odobritev organizacij ali znatne vključitve Zvezne uprave za letalstvo (FAA). Vendar so te pripombe predložile predvsem zainteresirane strani v okviru področja uporabe postopka ELA1.
10. Agencija je zato v dokumentu z odzivi na pripombe (Comment Response Document – CRD) k NPA 2008–07 predlagala pomembno strateško spremembo predlogov. Predlagana je bila vzporedna faza 2 za oblikovanje predpisa, v kateri se bo za zrakoplove navedene kategorije ELA1 proučilo dodatno omilitev regulativnega režima v okviru naloge za oblikovanje predpisa BR.010, kar je bolj podobno predpisom FAA za lahke športne zrakoplove. Hkrati naj bi se razvijali predlogi iz NPA 2008–07 za ELA1 in ELA2, da se čim prej uvede poenostavitev obstoječega postopka certificiranja v okviru dela 21.



11. Agencija je sklenila, da razdeli objavo dokumenta z odzivi na pripombe k NPA 2008–07, da jasneje izrazi ta dvofazni pristop in zagotovi izčrpen povzetek razprav, ugotovitev in iz njih izhajajočega predloga besedila za spremembe k delu 21 za poenostavitev obstoječega postopka certificiranja. Prepričani smo, da je ta razdelitev kljub negativnim odzivom, ki so izraženi tudi v dodatku k temu mnenju, izboljšala posvetovanje o tej strategiji in hkrati pospešila postopek za spremembe, predlagane v tem mnenju k delu 21.
12. Samostojni del II dokumenta z odzivi na pripombe k NPA 2008–07 je bil objavljen 25. novembra 2010 in vsebuje vseh 843 pripomb, odgovorov in nastalo besedilo predlaganih novih certifikacijskih specifikacij za letala iz okvira ELA1 do 600 kg (CS–LSA). Ta novi CS–LSA naj bi bil predvidoma objavljen na začetku leta 2011 in uporablja industrijske standarde, ki so uporabljeni tudi v predpisih FAA LSA.
13. Med pripravo faze 2 (naloga BR.010), ki jo je predlagala agencija, je bila opravljena študija obstoječih nacionalnih regulativnih sistemov za ultra lahke zrakoplove v več državah članicah in podatkov v zvezi z varnostjo. Cilj je preveriti, ali se je iz teh regulativnih sistemov, ki se uporabljajo za kategorije zrakoplovov, podobne letalom ELA1, mogoče česa naučiti. Ugotovitve navedene študije se bodo uporabile za raziskavo možnosti v okviru naloge BR.010.
14. Prednosti in slabosti postopka, ki ga je izbrala agencija za razvoj spremembe dela 21, predlagane v tem mnenju, so:
 - poenostavitev obstoječega postopka certificiranja za vse zrakoplove iz ELA1 in ELA2 ter sočasna ohranitev certifikata tipa ali certifikata tipa z omejitvami;
 - spremembe iz navedenega postopka za oblikovanje predpisa bodo čim prej na voljo;
 - uvede se koncept „standardnih sprememb“ in „standardnih popravil“ za:
 - a. zrakoplove ELA1, ELA2;
 - b. letala z največjo vzletno maso (Maximum Take-off Mass – MTOM) 5 700 kg ali manj; in

- c. rotoplane z MTOM 3 175 kg ali manj.
- menimo, da predlog za zrakoplove ELA1 ni optimalna rešitev, zato bo potreben dodaten čas za pripravo novega predloga;
 - uredba o taksah in dajatvah, ki jo je sprejela Komisija, se uporablja še naprej, čeprav zainteresirane strani menijo, da je velika ovira pri certificiranju novih zrakoplovov ali certificiranju sprememb ali popravil obstoječih zrakoplovov. Predlagala se je uporaba financiranja na podlagi manjše dajatve od letalskih vozovnic – kot se uporablja v ZDA. Tak sistem bo zagotovil financiranje sistema EASA brez znatnega povečanja cene letalskih vozovnic.
15. Pripombe k delu I dokumenta z odzivi na pripombe 2008–07 so navedene v dodatku k temu mnenju in zaradi praktičnih razlogov predstavljajo prevod ali izčrpen povzetek nekaterih pripomb. Povratne informacije je zagotovilo skupno sedem združenj iz sektorja ELA1 splošnega letalstva, šest evropskih organov, FAA in dva posameznika.
16. Zlasti zainteresirane strani, ki delujejo v kategoriji ELA1, so izrazile svoje razočaranje s trenutnim predlogom. Po njihovem mnenju ne bo zagotovil potrebne omilitve za njihovo skupnost, poleg tega pa se je ta sprememba predolgo pripravljala. Agencija je že v *dokumentu* z odzivi na pripombe navedla, da je jasno, da predlagane spremembe v delu 21 ne bodo zagotovile končne rešitve. Zato se predlaga nadaljevanje za proučitev možnosti, če bi bile potrebne spremembe osnovne uredbe. Vendar se to vprašanje obravnava ločeno od predloga v tem mnenju.
17. Pripombe k delu I dokumenta z odzivi na pripombe izražajo mnenje, da skupna odobritev načrta in proizvodnje, kot se predlaga v novem poddelu L k delu 21, ne zagotavlja prednosti, ki jih pričakuje industrija. Meni se, da je predlagani poddel L prezapleten. Dolgoročno bi lahko povzročil neskladnosti z obstoječimi poddeli v delu 21 za DOA (design organisation approval – odobritev projektivne organizacije) in POA (production organisation approval – odobritev proizvodne organizacije). Meni se tudi, da je še bolj birokratski. Agencija je proučila te pripombe in ugotovila, da je novi poddel L, ki se uporablja samo za zrakoplove, ki izpolnjujejo merila za ELA1 in ELA2, preveč zapletel del 21 z malo ali nič koristi za organizacije. Očitno je tudi, da je bil predlog za skupno odobritev načrta in proizvodnje odvisen od uporabe člena 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe v državi članici. Samo če je država članica zaprosila agencijo, naj prevzame odgovornost za odobritev določene proizvodne organizacije v tej državi članici, bi se lahko izdala skupna odobritev. Dejansko je zaradi obstoja člena 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe skupna odobritev načrta in proizvodnje že mogoča v okviru veljavnih izvedbenih določb. Če se je država članica strinjala z uporabo navedene določbe, agencija združi nadzor POA in DOA ter na koncu izda eno skupno odobritev. Zato je bil predlagani poddel L umaknjen.

III. Vsebina mnenja agencije

18. To mnenje čim bolj upošteva predloge zainteresiranih strani in organov, ki so sodelovali pri posvetovanju in predložili pripombe k delu I dokumenta z odzivi na pripombe k NPA 2008–07. Dopolnitve predlagane spremembe Uredbe (ES) št. 1702/2003 in Priloge I (del 21) iz dela I dokumenta z odzivi na pripombe 2008–07 so predstavljene v nadaljevanju po posameznih odstavkih, če je ustrezno. Uredniški popravki niso izrecno navedeni.

19. 1702/2003

Opredelitev ELA1 in ELA2 je predstavljena v členu 1 za boljšo razumljivost zahtev iz dela 21.

20. Del-21**21A.14 Dokazovanje sposobnosti**

Nastalo besedilo dela 21 v delu I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07 je neustrezno spremenilo 21A.14(c) podobno kot 21A.14(b) v zvezi z motorji in propelerji. Navedeni odstavek bi moral omogočiti program certificiranja samo za motorje in propeler, vgrajene v zrakoplove iz tega odstavka. Odstavka 21A.14(b) in (c) sta bila popravljena in poenostavljena z uporabo opredelitve za ELA1 in ELA2 iz člena 1.

21A.35 Testni leti

Zrakoplovi ELA1 in ELA2 so vključeni v odstavek (b) v skladu z nastalim besedilom iz dela I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07.

21A.90A Področje uporabe

Ta odstavek je preštevilčen, področju uporabe tega poddela pa so dodane standardne spremembe.

21A.90B Standardne spremembe

Zahteva je preoblikovana in preštevilčena (glej 21A.98 v delu I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07), da se jasno loči postopek odobritve za spremembe od standardnih sprememb, ki ne zahtevajo takega postopka odobritve. Besedilo je tudi poenostavljeno z uporabo opredelitev za ELA1 in ELA2 iz člena 1.

21A.112B Dokazovanje sposobnosti

Uvedeno je sklicevanje na novi odstavek 21A.14(c) v skladu z nastalim besedilom v dokumentu z odzivi na pripombe 2008-07.

21A.116 Prenosljivost

Zahteva je bila spremenjena za zrakoplove ELA1 v skladu z nastalim besedilom iz dela I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07.

21A.307 Sprostitev delov in naprav za vgradnjo

Nastalo besedilo iz dela I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07 je nepravilno vsebovalo odstavek (c), ki je bil zajet že v odstavku (b). Navedeni odstavek je bil zato črtan.

Zahteva je preoblikovana z uporabo opredelitev za ELA1 in ELA2 iz člena 1. Dodana je tudi posebna identifikacijska zahteva za dele, za proizvodnjo katerih je odgovoren lastnik.

PODDEL L – Skupna odobritev organizacij, odgovornih za projektiranje in proizvodnjo zrakoplovov iz odstavka 21A.14(b) in (c)

Predlog za ta novi poddel je bil umaknjen.

21A.431A Področje uporabe

Navedeni odstavek v dokumentu z odzivi na pripombe 2008-07 ni bil spremenjen, zdaj pa je preštevilčen, področju uporabe navedenega poddela pa so dodana standardna popravila.

21A.431B Standardna popravila

Zahteva je bila preoblikovana in preštevilčena (glej 21A.436 v delu I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07), da se jasno loči postopek odobritve za popravila od standardnih popravil, ki ne zahtevajo takega postopka. Besedilo je tudi poenostavljeno z uporabo opredelitev za ELA1 in ELA2 iz člena 1.

21A.432B Dokazovanje sposobnosti

Zahteva je bila spremenjena, da se je vključila možnost uporabe programa certificiranja za dokazovanje sposobnosti za zrakoplove ELA1 v skladu z nastalim besedilom iz dela I dokumenta z odzivi na pripombe 2008-07.

21A.439 Proizvodnja delov za popravila

Ta zahteva je bila najprej spremenjena zaradi vključitve novega poddela L. Ta je bil umaknjen, zato ta odstavek ni spremenjen.

21A.441 Vključitev popravil

Ta zahteva je bila najprej spremenjena zaradi vključitve novega poddela L. Ta je bil umaknjen. Besedilo „potrjene vzdrževalne organizacije“ se nadomesti s sklicevanjem na del M in del 145, da se odpravijo nepredvidene omejitve za del M in del 145.

PODDEL P in PODDEL Q

Predlagane spremembe odstavkov iz navedenih poddelov so bile umaknjene z umikom poddela L.

ODDELEK B

Predlagane spremembe odstavkov iz navedenih poddelov so bile umaknjene z umikom poddela L.

21. Po spremembi M.A.501(a), vključeni v Uredbo (ES) 1056/2008, se predlagajo spremembe Uredbe Komisije (ES) **2042/2003** zaradi uskladitve z Uredbo 1702/2003. Navedene spremembe upoštevajo novo opredelitev ELA1, novo kategorijo delov iz 21A.307 (b) ter uvedbo standardnih sprememb in standardnih popravil.

Člen 2(k) se spremeni zaradi uskladitve opredelitve ELA1 z novo opredelitvijo, ki se v tem mnenju predlaga za Uredbo 1702/2003. Te spremembe bodo omogočile popolno izrabo možnosti, ki jih zdaj zagotavlja del 21.

22. Del M**M.A.302 Program vzdrževanja zrakoplova**

Odstavek (d) se spremeni, da se zagotovi upoštevanje navodil za stalno plovnost iz certifikacijskih specifikacij za standardne spremembe in popravila v programu vzdrževanja.

M.A.304 Podatki za modifikacije in popravila

Ta odstavek se spremeni, da se vključijo certifikacijske specifikacije, ki jih bo izdala agencija za standardne spremembe in standardna popravila.

M.A. 502 Vzdrževanje komponent

Ta odstavek se spremeni, da se določijo pogoji za vzdrževanje komponent iz 21A.307(b) in pojasni, da za navedene komponente po vzdrževanju ni mogoče izdati obrazca EASA 1.

M.A. 613 Potrdilo o sprostitvi komponente v obratovanje

Ta odstavek se spremeni, da se pojasni, da za komponente iz 21A.307(b) po vzdrževanju ni mogoče izdati obrazca EASA 1.

M.A.614 Evidenca o vzdrževanju

Odstavek (b) se spremeni, da se zagotovi združljivost s podatki, ki se uporabijo za standardne spremembe in standardna popravila, za katera se ne uporabi postopek odobritve iz dela 21.

M.A.710 Pregled plovnosti

Besedilo odstavka (a)(6) se spremeni zaradi uskladitve s konceptom standardnih sprememb in standardnih popravil.

M.A. 802 Potrdilo o sprostitvi komponente v obratovanje

Ta odstavek se spremeni, da se pojasni, da za komponente iz 21A.307(b) po vzdrževanju ni mogoče izdati obrazca EASA 1.

M.A.902 Veljavnost potrdila o pregledu plovnosti

Besedilo odstavka (b)(5) se spremeni zaradi uskladitve s konceptom standardnih sprememb in standardnih popravil.

23. Del 145

145.A.42 Sprejem komponent

Odstavek (a) se spremeni, da se vključijo komponente iz 21A.307 (c) in pogoji, pod katerimi se navedene komponente lahko vgradijo.

145.A.50 Potrjevanje vzdrževanja

Ta odstavek se spremeni, da se pojasni, da za komponente iz 21A.307(b) po vzdrževanju ni mogoče izdati obrazca EASA 1.

145.A.55 Evidenca vzdrževanja

Odstavek (b) se spremeni, da se zagotovi združljivost s podatki, ki se uporabijo za standardne spremembe in standardna popravila.

145.A.65 Politika varnosti in kakovosti, postopki vzdrževanja in sistem kakovosti

Besedilo odstavka (b) se spremeni zaradi uskladitve s konceptom standardnih sprememb in standardnih popravil.

Köln, 18. marca 2011

P. GOUDOU
izvršni direktor

DODATEK: Pripombe k CRD 2008-07

(1) En posameznik je predložil naslednje pripombe:

- Žal je bil rezultat prvotne „zamisli o boljši ureditvi“ samo prilagoditev veljavnih predpisov iz dela 21. Ti predlogi imajo svoje prednosti, vendar ne bodo rešili splošnega letalstva. Navaja, da bi manj birokratski nacionalni sistem, kot je „deutsche Luftrecht“, ali razširitev Priloge II na 2 000 kg MTOW zagotovila boljšo ureditev splošnega letalstva.

Odgovor: Agencija je v dokumentu z odzivi na pripombe (CRD) navedla, da je jasno, da predlagane spremembe v delu 21 ne bodo zagotovile končne rešitve. Zato se bo začelo spremljanje za proučitev možnosti, če bi bile potrebne spremembe osnovne uredbe. Te spremembe bi lahko potekale v smeri, kot je navedeno v pripombi. Sprememba na ravni osnovne uredbe bi verjetno zahtevala nekaj časa.

- Menimo, da trenutni koncept ločenih predpisov za projektiranje, proizvodnjo, licence, vzdrževanje in operacije ni primeren za splošno letalstvo. Povzroča nepreglednost in preobsežnost predpisov za posameznike in organizacije, ki delujejo na področju splošnega letalstva. Zakaj ni mogoče oblikovati posebnih predpisov za splošno letalstvo, po drugi strani pa je mogoče uvesti nove tehnične standarde za določene razrede glede na težo?

Odgovor: Posledica predlagane spremembe v okviru veljavne osnovne uredbe je, da se načela ne morejo spremeniti. Zato ostajajo ločeni predpisi za projektiranje in proizvodnjo.

- **Pristojbine in dajatve** se še vedno uporabljajo in so za organizacije v splošnem letalstvu previsoke. Predlaga se uporaba financiranja na podlagi majhne dajatve od letalskih vozovnic – kot se uporablja v ZDA. Tak sistem bo zagotovil financiranje sistema EASA brez znatnega povečanja cene letalskih vozovnic.

Odgovor: Agencija bo predložila predlog Komisiji v presojo.

- **Dokazovanje sposobnosti za projektiranje.** Uvedba „programa certificiranja“ velja za izboljšanje, če bo ta program minimalen. Tudi AP-DOA (alternativni postopek odobritve projektivne organizacije) je bil sprva sorazmerno manj birokratski sistem, vendar se včasih izvaja tako, da postane neprimeren za manjše projekte. Predlaga se tudi uvedba „odobritve načrta“ za posameznika namesto odobritve projektivne organizacije

Odgovor: Agencija priznava težavo, da je trenutno izvajanje zahtev za projektivne organizacije za organizacijo s področja splošnega letalstva lahko prezahtevno. Agencija zato v dokumentu z odzivi na pripombe 2008-07 predlaga pripravo AMC za DOA, kar bo olajšalo dokazovanje skladnosti. Prednost bo ta, da bodo odobreni projektivni organizaciji na voljo polni privilegiji. Predlog o „odobritvi načrta“ za posameznika se v tej fazi ni obravnaval, ker je pristop agencije EASA usmerjen k odobritvam organizacij.

- **Deli, ki ne zahtevajo obrazca EASA 1.** Menim, da je to dobra izboljšava.

Vprašanje: Zakaj se zahteva odobritev za vgradnjo odobrene opreme, če to vključuje tudi navodila za vgradnjo? Postopek odobritve vgradnje in stroški zavirajo vgrajevanje sodobne opreme, kot je FLARM, ki bi lahko izboljšala varnost. Koliko nesreč ima dandanes tehnične vzroke?

Odgovor: Agencija se predlagatelju pripomb zahvaljuje za njegovo podporo predlogu. Podpira se zamisel, da bi bilo treba na področju splošnega letalstva olajšati vgradnjo „standardnih sprememb“. Zato ta predlog to vključuje (glej naslednji odstavek). Agencija se strinja, da je večina nesreč na področju splošnega letalstva povezana z operativnimi vzroki.

- **Standardne spremembe in popravila** Načeloma se ta razvoj podpira. Vendar pa se zdi, da je način preveč birokratski. FAA AC 43-13 je pragmatičen dokument, potreba po novem CS pa ni deležna podpore.

Odgovor: Agencija predlaga uvedbo nove certifikacijske specifikacije, ki vključuje standardne spremembe in popravila ter vsebuje uporabo podatkov iz FAA AC 43-13. Vendar pa certifikacijska specifikacija ne bo imela enakega pravnega statusa kot svetovalna okrožnica FAA, ker bo vsebovala manjša popravila in spremembe, ki ne zahtevajo postopka odobritve. Postopek priprave in izdaje te certifikacijske specifikacije se morda zdi birokratski; vendar agenciji omogoča objavo odobrenih projektov, ki so pod njeno pristojnostjo in se lahko izvedejo brez obvezne odobritve za vsako posamezno standardno popravilo ali spremembo.

(2) Britansko jadralsko združenje in Evropska jadralska zveza sta predložila enake pripombe:

Standardne spremembe in popravila. Del 21 kljub spremembam za lahke športne zrakoplove zavzema preveč poenostavljeno pravno stališče, da VSAKA vgrajena sprememba zrakoplova, pa naj bo še tako majhna, vpliva na podlago za izdajo certifikata tipa, na kateri temelji plovnost zrakoplova. Celoten postopek, vključno z DOA, se uporablja za vgraditev športne opreme, kar je drago in neprimerno glede na vsekakor majhne posledice za varnost. Ukrep, ki se predlaga v NPA s certifikacijsko specifikacijo – standardna popravila in spremembe, je nadvse dobrodošel, vendar bi se morda lahko proučil vzporedno z dodatnimi ukrepi; na primer:

- o ponovna opredelitev v okviru zrakoplovov ELA, ki omogoča določen omejen razred spremembe, ki se izvede po presoji lastnika, vzdrževalca, lokalnega združenja ali nacionalnih letalskih organov (national aviation authorities – NAA);
- o več svobode v okviru dela-21 – predvsem z navodili AMC (acceptable means of compliance – sprejemljivi načini usklajevanja);
- o zagotovitev dodatnih, ustreznjših navodil nacionalnim letalskim organom s pravili upravnega odbora v delu-21;
- o minimalna možnost za novo potrditev DOA za prilagoditev takih sprememb na ekonomičen in sorazmeren način;
- o priznanje, da je ta ukrep dejansko ustreznjši za „stalno plovnost“ v skladu z delom M in da bi v teh primerih privilegiji ustrezne organizacije iz dela M lahko šteli za sprejemljive;
- o sprejetje veljavnih navodil v novo certifikacijsko specifikacijo – standardna popravila in spremembe v svežnju.

Prednostna skrb so še vedno najnižje stopnje spremembe, za katere je treba izvesti postopek za spremembo. Trenutno se zahteva manjša sprememba celo za prestavitev instrumenta na instrumentni plošči. Dejansko bi bilo treba opredelitev stopnje, na kateri „spremenjena postavitve“ upravičuje status „manjše“ spremembe, še obravnavati.

Odgovor: Agencija priznava, da imata predlagana sprememba dela 21 in uvedba nove certifikacijske specifikacije za standardne spremembe in popravila svoje omejitve, ker ostajata v okviru načela odobritve vseh sprememb. Vzrok za to je veljavna osnovna uredba. Za proučitev možnosti se predlaga faza 2 za „boljšo ureditev splošnega letalstva“, ki se izvede v okviru naloge BR.010, kot predlaga predlagatelj pripombe. Po drugi strani pa sta predlagana sprememba dela 21 ter uvedba standardnih sprememb in popravil orodje, ki naj bi v okviru sprememb, ki zahtevajo odobritev, podprlo skupno in standardizirano uvedbo sprememb po manj zahtevnem postopku.

Dokazovanje sposobnosti za odobritev (DOA, POA in DOA/POA). Posledica regulativne razdelitve kategorij za projektiranje, začetno plovnost, stalno plovnost, popravila in vzdrževanje je

množica odobritev, kar je primerno za velike zrakoplove in podjetja, medtem ko je popolnoma neprimerno za združenja, MSP in domačo „obrt“ na področju športnega/splošnega letalstva. NPA predlaga naslednje ukrepe, ki niso uspeli zadovoljiti poenostavljene osnovne potrebe, namesto tega pa si prizadeva za več postopkov.

Prilagojen program certificiranja – Zdi se, da omogoča projektantom, da najprej naredijo načrt in nato upajo, da bodo po doseženem ustreznem napredku in pridobljenem zaupanju dobili odobritev za nazaj. Zdi se, da ta prilagodljivost spreminja samo vrstni red oddaje vlog za odobritev, ne vpliva pa na splošno obremenitev. Žal se „nadomestni koncept“ ni ohranil za spremembe certifikata tipa.

Dokazovanje sposobnosti za proizvodnjo. *Dokument* z odzivi na pripombe zagotavlja „poenostavljeni“ postopek na splošno, brez določenih poenostavitev.

Odgovor: Za predpis o POA ni poenostavitev, vendar bo agencija pripravila AMC za lažje dokazovanje skladnosti za ELA1 in ELA2.

Skupni DOA/POA. Ta ukrep je od vseh navedenih ukrepov za „dokazovanje sposobnosti“ najbolj obetaven. Vendar bi se njegova vrednost lahko izgubila med agencijo in NAA, ki noče sodelovati. Kako se bosta uskladili vlogi NAA in agencije v „poenostavljenem“ postopku?

Treba je opozoriti, da številnim evropskim proizvajalcem jadralnih letal, ki so bili prvotno potrjeni s polnimi nacionalnimi odobritvami, ni uspelo dobiti odobritve iz dela 21, domnevno zaradi skupin kompleksnosti in stroškov sistema iz dela 21. Ali je mogoče pričakovati, da bi jim ena ali več prej navedenih možnosti lahko omogočila „pospešeno“ odobritev? Gledano s stališča navedenega športnega združenja se nam zdi najverjetnejši skupni postopek DOA/POA.

Odgovor: Zamisel, na kateri temelji program certificiranja, je omogočiti certificiranje tipa brez obveznega DOA ali AP-DOA (po alternativnem postopku) za ELA1. Priznava se, da bo to sprva poenostavilo samo začetni certifikat tipa in ne bo zagotovilo privilegijev DOA, ki bi zmanjšali obremenitev za stalno podporo certifikatu tipa. Zato je bil razvit poenostavljeni AMC za pridobitev DOA.

Pripomba: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projekтивne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

Deli brez obrazca EASA 1. Predlog iz dokumenta z odzivi na pripombe za zmanjšanje obsega delov, ki za sprostitev ne zahtevajo obrazca EASA 1, ni ustrezno utemeljen. Navedena potreba po zagotovitvi ureditve, ki bi bila podobna ureditvi komercialnega letalstva, ni logična ali upravičena.

Oblikovanje ustreznih nadomestnih delov za konstrukcijo in lokalnih podpornih struktur iz materiala iz ustreznih virov več kot ustrezno nadzorujejo tudi usposobljeni vzdrževalci zrakoplovov iz dela M in pristojni uradniki certifikacijskega organa. Ustrezno vodenje evidence na delovnih polah in v dnevnikih vzdrževanja o poreklu komercialne opreme in izdelavi manjših delov konstrukcije v skladu s priporočili proizvajalcev že poteka v skladu z delom M in popolnoma ustreza varnostnim potrebam tega sektorja, v redkih primerih pa celo za vrnitev zrakoplova v komercialno dejavnost.

Oblikovanje predpisa, ki bi bil sorazmeren za športno/splošno letalstvo, je v celoti odvisno od podrobnega izvajanja teh navodil in področja uporabe teh svoboščin.

Odgovor: Predlog za dele brez obrazca EASA 1 presega obseg delov, proizvedenih za vzdrževanje. Obseg je odprt za vse dele, razen za dele in naprave z omejeno življenjsko dobo, dele primarne

konstrukcije in dele kontrol za letenje. Ta omejitev obsega je uvedena za nadzorovanje varnostnih tveganj, da se omogoči uporaba v komercialni dejavnosti.

Usposobljeni subjekti (Qualified Entities – QE). Vključitev možnosti za vloge QE za združenja MSP ter športna združenja je pomemben korak naprej, z možnostjo zmanjšati upravne stroške, in se kot taka pozdravlja. Obstaja bojazen, da bi zapletenost na regulativni strani in morebitna premajhna angažiranost na ravni upravnega odbora lahko zakrili prednosti koncepta QE, ki je v celoti koristen za razvoj športnega/splošnega letalstva na splošno, še zlasti pa za prosilce. Usposobljenim subjektom bi bilo treba zagotoviti možnost, da se čim bolj prilagodijo izbranim vlogam, komunicirati pa bi morali samo z enim predstavnikom organov. Skrbno bi bilo treba proučiti poslovno uspešnost delovanja QE.

Odgovor: Priznavamo negotovost agencije v zvezi s postopkom QE, zato predlagamo poenostavljeni AMC za sedanjo regulativno strukturo DOA.

Prihodnje zahteve za organe AR GEN.205 (glej dokument z odzivi na pripombe k NPA 2008–22(b) in 2009–02(d), objavljen 4. oktobra 2010) naj bi določile, kako pristojni organi lahko uporabijo QE. To naj bi se začelo uporabljati za POA po prenosu veljavnih predpisov iz dela 21 v del AR. Mnenje o tem bo predvidoma objavljeno leta 2013. (Glej nalogo za sprejetje predpisa MDM.060).

(3) Uprava za civilno letalstvo Nizozemske (CAA NL):

(Stran 6, točka 1) Zastavlja se vprašanje, ali je predlog za omejitev zrakoplovov z operativnimi predpisi na omejitve iz TCDS (type certificate data sheet – lista podatkov certifikata tipa) izvedljiv brez velikega zaostanka pri spreminjanju TCDS starih zrakoplovov, certificiranih pred ustanovitvijo EASA. V številnih TCDS ne bodo posebej navedene omejitve uporabe iz plovnostnega predpisa.

Odgovor: Menimo, da gre za nepravilno razumevanje namere iz dokumenta z odzivi na pripombe. Ker se je predvidevalo, da bo izdaja certifikata tipa za motor in propeler preveč omejevalna, je skupina kot rešitev predlagala uporabo certifikata tipa z omejitvami (restricted type certificate – RTC). Hkrati so bili izraženi pomisleki, da bi RTC lahko omejil operativno uporabo za nekomercialno dejavnost. Predlagani operativni predpisi določajo, da se za zrakoplove zahteva spričevalo o plovnosti (certificate of airworthiness – CofA) ali spričevalo o plovnosti z omejitvami, ne predvidevajo pa splošnih omejitev za uporabo, razen omejitev iz lista podatkov zrakoplova. Zato uporaba RTC ne bi imela posledic. Sprememba obstoječih TCDS za nazaj ni predvidena.

CS–VLA (certifikacijska specifikacija za zelo lahke zrakoplove). Predlaga se, naj se CS–VLA spremeni na 900 kg v skladu s CS–22.

Odgovor: Ta pripomba se bo proučila v okviru posebne naloge za oblikovanje predpisa VLA.008.

(Stran 11) Ne podpiramo predloga, da bi bil zmanjšani in poenostavljeni postopek certifikacije „amatersko“ izdelanih nadomestnih delov sprejemljiv za zrakoplove, ki se uporabljajo za CAT.

Odgovor: Agencija vztraja pri mnenju, da je ohranjena ustrezna raven varnosti, ob upoštevanju, da ti deli niso primarna konstrukcija, kontrole za letenje ali deli z omejeno življenjsko dobo.

(Stran 14, zgoraj) Ni jasno, kako lahko EASA deluje pred ICAO kot “predstavnica države projektiranja za zrakoplove, projektirane v ZDA”, brez formalnega prenosa certifikata tipa in odgovornosti za projektiranje.

Odgovor: Agencija mora dodatno proučiti vprašanje „države projektiranja“, ker je omejitev za ameriške LSA do 600/650 kg, zato ti RTC ne bi bili v skladu z ICAO, saj je v delu 5 Priloge 8 navedena spodnja meja 750 kg, Priloga 8 ICAO pa obravnava samo certifikate tipa.

CAA–NL ima k nastalemu besedilu dela 21 naslednje pripombe:

21A.98 Standardne spremembe V skladu s sedanjo formulacijo odstavka (a) se za jadralna letala in jadralna letala s pogonom z MTOM več kot 2 000 kg ne morejo uporabiti standardne spremembe, medtem ko se v skladu s CS-23 te lahko uporabijo za letala z MTOM manj kot 5 700 kg. Zdi se smiselno, da se ta možnost ne vključi za vsa jadralna letala in jadralna letala s pogonom z MTOM manj kot 5,7 tone.

Predlagano besedilo:

Uporaba: Ta odstavek se uporablja samo za letala z največjo vzletno maso (MTOM) manj kot 5 700 kg, rotoplane z MTOM manj kot 3 175 kg, jadralna letala in jadralna letala s pogonom z MTOM manj kot 5 700 kg ter balone in zračne ladje iz odstavka 21A.14(b) in 21A.14(c).

Odgovor: Agencija ne predvideva uporabe standardnih sprememb za jadralna letala in jadralna letala s pogonom, ki močno presegaajo trenutne konstrukcije jadralnih letal.

21A.307 Sprostitev delov in naprav za vgradnjo.

Predlagana sprememba obsega delov brez obrazca EASA 1 ni izražena v nastalem besedilu 21A.307(b) in (c).

Odgovor: Sprejeto. Odstavek (c) je bil nepravilno ohranjen in bo črtan.

21A.353 Upravičenost

Stavka v (b)5 in (b)6 nista jasna.

Predlagano besedilo:

(b) Za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije prosilec ima ali je zaprosil za:

5. odobreni obseg dela, odobritev v skladu s tem poddelom je ustrezna za dokazovanje skladnosti z določenim projektom. Črtajte točko 6.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.359 Sistem zagotavljanja projektov

(a) Sistem zagotavljanja projektov bi moral biti **dokumentiran** sistem. Vstavite besedo „dokumentiran“ pred sistem zagotavljanja projektov v prvem stavku.

(a)2. Odgovornosti, ki jih je treba izpolniti, morajo biti v skladu s tem **delom**, kar velja tudi za odgovornosti, ki jih mora izpolniti nosilec projekta, 21A.3 itd. Črtajte „pod“ iz poddela.

(b) Tukaj bi bilo treba vstaviti besedilo za predložitev izjave o skladnosti agenciji iz 21A.239(b). Ta izjava se zahteva v 21A.381(b) in 21A.385(d).

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.361 Sistem zagotavljanja kakovosti proizvodnje

(a) Sistem zagotavljanja kakovosti bi moral biti dokumentiran sistem. Vstavite besedo „dokumentiran“ pred sistem zagotavljanja kakovosti v prvem stavku.

(b)(ix) To se lahko črta, ker je odobrena organizacija prosilec ali nosilec projekta.

(b) zadnji stavek: Tukaj so navedeni samo deli z omejeno življenjsko dobo, medtem ko 21A.307 posebej obravnava tudi dele primarne konstrukcije ali kontrol za letenje, ki so običajno opredeljeni kot kritični deli.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.363 Predstavitev

Vsi odstavki: zaradi doslednosti in jasnosti vključite sklicevanje na ustrezen odstavek iz 21A.365, kot je to v 21A.143.

(a)11 Opis preveritve organizacije in sistema „**kakovosti**“ ter povezanih postopkov. Vstavite besedo „kakovosti“. Kot je navedeno v odstavku 4 na strani 8 dokumenta, predlagana omilitev za proizvodni del odobritve ni bila ohranjena, sistem zagotavljanja kakovosti pa se zahteva tudi v 21A.361.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb z notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.365 Zahteve za odobritev

(c)2. Črtajte „pod“ v poddelu, ker mora organizacija še naprej izpolnjevati vse zahteve iz dela 21.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.367 Spremembe v odobreni organizaciji

(a) po izdaji odobritve organizacije, vsako spremembo organizacije, zlasti spremembe sistemov zagotavljanja projektov ali preveritve organizacije **in kakovosti**. Vstavite besedi „in kakovosti“, za razlog glej 21A.363(b)11.

Vstavite besedilo 21A.147(b), ker certifikacijski organ ali agencija morda želita uporabiti to možnost med spremembami organizacije.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.381 Privilegiji projektiranja

Stavka v (c)4 in 5 nista jasna.

(c)6 ni v skladu z 21A.710(a). Besedilo bi bilo treba spremeniti v skladu z 21A.263(c)6 in 7.

(d) Ta del se lahko črta, ker to ureja 21A.47.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb iz notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.383 Privilegiji proizvodnje

(c) Sklicevanje na 21A.307 bi bilo treba črtati kot v 21A.163(c).

(e) To bi moralo vključevati tudi privilegije za izdajo PtF. Besedilo bi bilo treba spremeniti v skladu z 21A.163(e). To povzroči tudi spremembo 21A.711, da se vključi sklicevanje na ta odstavek.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb z notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.385 Obveznosti nosilca

(j)1 Prosimo za spremembo začetka: Sistem iz (i) mora vključevati vse primere, ko Ker je organizacija nosilec projekta in proizvodna organizacija, je to notranje vprašanje.

(j)2 od „če je nosilec skupne.....“ ne more biti, zato besedilo: ker je ta odobritev upravičena samo za organizacije, ki imajo ali so zaprosile za odobritev načrta. Prosimo, da črtate besedilo.

(k) prosimo, črtajte, ni mogoče.

(n) sklicevanje na 21A383(f) ni pravilno, (f) ne obstaja.

(o) prosimo, vstavite besedilo sedanjega odstavka 21A165(k). To je potrebno, preden se lahko izda PtF.

Odgovor: Agencija je na podlagi pripomb k dokumentu z odzivi na pripombe in pripomb z notranjega posvetovanja k temu mnenju ugotovila, da je treba novi poddel L za skupno odobritev projektivne in proizvodne organizacije umakniti. Ugotovljeno je bilo, da to ne bi zagotovilo koristi, medtem pa možnost za te odobritve, ki jih izda agencija, že obstaja, če bi se uporabil člen 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe.

21A.436 Standardna popravila

Glej pripombo pod 21A.98.

Odgovor: Ni sprejeto. Glej odgovor k 21A.98.

21A.711(b) in (c)

Treba bi bilo vključiti sklicevanje na 21A.381 in 21A.385.

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

(4) DGAC Francije (Generalni direktorat za civilno letalstvo Francije)

DGAC Francije je najprej izrazil odločno podporo projektu ELA. DGAC Francije je zelo zadovoljen s prebranim delom I dokumenta z odzivi na pripombe 2008–07 in podpira predloge agencije.

Na ELA čaka celotna skupnost splošnega letalstva. Ker so se nekateri programi ELA že začeli izvajati, je treba čim prej zagotoviti predpis, postopek certificiranja in sprejemljive načine usklajevanja, da se zagotovi izvedljivost teh programov in standardizacija v Evropi.

Odgovor: Agencija se DGAC Francije zahvaljuje za njegovo podporo. Seznam potrebnih ukrepov, ki ga je predložil DGAC Francije, se bo uporabil za organiziranje spremljanja nalog MDM.032 in BR.010.

Na strani 5/28 je zapisano, da se mora TCH uporabljati za režim ELA. Razumemo zamisel za nove proizvode. Vendar bi bilo treba lastniku zrakoplova dati možnost uporabe predpisa ELA za rabljene proizvode.

Odgovor: Ta ugotovitev je pravilna in predlagano besedilo v delu 21 ne bi omejilo uporabe samo na nove zrakoplove ali TCH.

Tehnične zahteve za motor in propeler

Na strani 5/28, (a) 2 so omenjene, vendar ne obstajajo. Agencija jih mora objaviti zaradi standardizacije.

Odgovor: Sprejeto. V okviru 2. faze te naloge bi bilo treba te tehnične zahteve določiti in objaviti. Zdaj obstajajo samo za jadralna letala in VLA v ustreznih zbirkah plovnostnih predpisov. (poddela H in J k CS-22 ter sklicevanje v CS-VLA na navedena poddela).

Uskladitev CS-VLA/CS-22

Na straneh 6/28 in 7/28, (b) 2 (2- in 4-vrstična oznaka) najdemo različno omejitev največje teže za CS-VLA in CS-22. To bi bilo treba uskladiti na 900 kg.

Odgovor: Ta pripomba se bo obravnavala v okviru posebne naloge za oblikovanje predpisa.

(5) Evropska zveza združenj na področju lahkih, eksperimentalnih in starodobnih zrakoplovov (European Federation of Light Experimental and Vintage Aircraft – EFLEVA)

EFLEVA meni, da je težko komentirati del I dokumenta z odzivi na pripombe brez podrobnih pripomb.

Drugo fazo naloge BR.010 podpira, čeprav je za to že zelo pozno.

Podpira predlog, naj se certifikat tipa ne zahteva za motorje in propelerje določenih zrakoplovov ELA.

EFLEVA se strinja in pozdravlja predlog za zvišanje zgornje meje ELA1 na 1 200 kg.

EFLEVA podpira uvedbo teh novih certifikacijskih specifikacij in revizijo obstoječih certifikacijskih specifikacij. Vendar poudarja, da je treba te certifikacijske specifikacije za industrijo objaviti čim prej.

EFLEVA pozdravlja predlog agencije, naj se omogoči poenostavljene načine usklajevanja k poddelu J dela 21, ker bo to omejilo potrebno vključitev agencije v odobritev sprememb in popravil in tako zmanjšalo stroškovno obremenitev.

EFLEVA se strinja z zamisljo o skupnem certificiranju DOA/POA, če bo to zmanjšalo stroške za manjša projektivna/proizvodna podjetja.

EFLEVA podpira zamisel o usposobljenih subjektih, ki se jim dodelijo določene certifikacijske naloge. Vendar EFLEVA izraža zaskrbljenost, da postopek razpisa za zbiranje ponudb, ki se objavi na spletni strani agencije, ni ustrezen in bodo potrebni drugi načini za obvestilo morebitnih prijaviteljev.

EFLEVA podpira namen agencije, da bo ureditev začetnih plovnostnih zahtev za lahka športna letala uskladila z ZDA. Vendar je iz predlogov v dokumentu z odzivi na pripombe očitno, da bi bil način izvoza letal EU v ZDA sorazmerno enostaven, medtem ko bi se za letala iz ZDA pri uvozu v

EU uporabljale dodatne certifikacijske zahteve. To bo povečalo stroške ameriških proizvajalcev in pomenilo dodatno nepotrebno oviro za prodajo ameriških letal v EU.

EFLEVA pozdravlja predlog o uvedbi nove certifikacijske specifikacije za standardne spremembe in popravila v skladu z (AC)43–13. Ponovno poziva agencijo, naj to certifikacijsko specifikacijo uvede hitro, ker bo to pripomoglo k zmanjšanju/odpravi stroškov odobritve za spremembe in popravila.

Odgovor: Agencija se predlagatelju pripomb zahvaljuje za njegovo podporo in je v skladu z objavljenim načrtom za oblikovanje predpisa predlagala različne naloge spremljanja (npr. MDM.032(d) in BR.010). Proučujemo možnosti za pospešitev teh nalog.

(6) Evropski proizvajalci jadralnih letal

Evropski proizvajalci jadralnih letal izražajo svoje razočaranje nad trenutno predlagano spremembo, ki je rezultat naloge MDM.032, ker je predolgo trajala in ni dosegla končnega rezultata, ki ga splošno letalstvo nujno potrebuje.

Ponovno izražajo, da je treba nekaj storiti v zvezi z ureditvijo pristojbin in dajatev za splošno letalstvo, ker trenutno stanje neugodno vpliva na poslovanje splošnega letalstva.

Dokazovanje sposobnosti za projektiranje. Trenutne možnosti; Ta predlog ne spreminja programa certificiranja, alternativnih postopkov za DOA (APDOA) in popolnega DOA, zato ne zagotavlja omilitve za industrijo. Polni DOA še vedno velja za cenovno nedostopnega, zato predlagamo, naj se APDOA zagotovi nekaj ugodnosti za spodbudo začetka izvajanja APDOA, ki se bo morda pozneje nadgradil v polni DOA.

Odgovor: Agencija priznava težavo, da je trenutno izvajanje zahtev za projektivne organizacije lahko za organizacijo iz splošnega letalstva prezahtevno. Agencija zato v dokumentu z odzivi na pripombe 2008–07 predlaga pripravo AMC za DOA, kar bo olajšalo dokazovanje skladnosti. Prednost bo v tem, da bodo odobreni projektivni organizaciji na voljo polni privilegiji.

Standardne spremembe in popravila. Podpiramo uvedbo standardnih sprememb in popravil, vendar ne razumemo popolnoma potrebe po novi certifikacijski specifikaciji. Uvesti bi jo bilo treba čim prej in pragmatično. Evropski proizvajalci jadralnih letal podpirajo ta prizadevanja.

Odgovor: Agencija predlaga uvedbo nove certifikacijske specifikacije, ki vključuje standardne spremembe in popravila, z uporabo podatkov iz FAA AC 43–13. Vendar pa certifikacijska specifikacija ne bo imela enakega pravnega statusa kot svetovalna okrožnica FAA, ker bo vključevala manjša popravila in spremembe, ki ne zahtevajo postopka odobritve. Postopek priprave in izdaje te certifikacijske specifikacije se morda zdi birokratski, vendar agenciji omogoča objavo odobrenih projektov, za katere je pristojna in ki se lahko izvedejo brez obvezne odobritve za vsako posamezno standardno popravilo ali spremembo. Prepričani smo, da bo to olajšalo izvajanje.

Spremembe CS–LSA. Podpiramo uvedbo posebne certifikacijske specifikacije za zrakoplove LSA na podlagi standardov organizacije ASTM. Ta nova zbirka predpisov bi se morala nedvomno uporabljati za navedene zrakoplove in ne bi smela povzročati nejasnosti glede uporabe drugih obstoječih plovnostnih predpisov, kot je CS-VLA ali CS–22.

Odgovor: CS–LSA se uporablja samo za letala, zato se ne uporablja za jadralna letala. Letala LSA so po značaju letala s pogonom, ki imajo lahko dobre jadralne značilnosti, vendar niso projektirana za ta namen.

Usposobljeni subjekti. Osrednja in pomembna pritožba proizvajalcev jadralnih letal je, da agencija in potrjeni nacionalni letalski organi nimajo osebja z dobrim poznavanjem malega letalstva.

Zelo pogosto težave proizvajalcev v naši skupnosti ne izhajajo iz neustrezne ureditve, temveč iz nepravilne uporabe predpisov. Usposobljeni subjekti bi bili lahko rešitev za ta neustrezen odnos in slabo poznavanje malega letalstva. Za usposobljene subjekte bi se morale uporabljati naslednje zahteve:

- organizacija bi morala imeti izkušnje/strokovno znanje o malem letalstvu;
- po potrebi bi moral biti jezik isti kot materni jezik prosilca;
- trend povečevanja obsega formalnih in upravnih postopkov bi bilo treba obrniti;
- treba je ukrepati proti ločevanju nalog in odobritev;
- najbolje bi bilo, če bi organizacija lahko nadzorovala vse proizvode in organizacije v enem podjetju;
- po možnosti bi moral imeti prosilec pravico izbrati, kje se bodo opravile te naloge;
- in nazadnje, vendar nič manj pomembno: zagotoviti je treba cenovno dostopnost v primerjavi z običajnimi cenami proizvodov.

Odgovor: Priznavamo negotovost agencije v zvezi s postopkom usposobljenih subjektov in zato kot hitro rešitev predlagamo poenostavljeni AMC za sedanjo regulativno strukturo DOA. Navedene zahteve so podobne utemeljitvi iz NPA in poudarjajo morebitne prednosti uporabe usposobljenih subjektov.

Deli brez obrazca EASA 1. Proizvajalci bi pozdravili dodatno prilagodljivost te zamisli, vendar je ta zelo odvisna od AMC, v katerem je podrobno opisan način dokazovanja skladnosti z odobrenimi podatki. Evropski proizvajalci jadralnih letal ponujajo pomoč pri pripravi tega AMC.

Odgovor: Agencija se zahvaljuje za ponujeno pomoč.

Jadralno letalo ni letalo. Po mnenju proizvajalcev jadralnih letal bi bilo treba pojasnilo, da jadralno letalo ni letalo in zato ni „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“, vključiti v to mnenje namesto spremembe opredelitve v osnovni uredbi.

Odgovor: Razumemo možnost te razlage za jadralna letala na reaktivni pogon; pojasnilo bomo proučili z AMC k delu 21 (glej nalogo MDM.032(d)).

Tip certifikata za zrakoplov brez tipa certifikata za motor in/ali propeler. Možnost tipa certifikata z omejitvami podpiramo, vendar bi bilo treba zagotoviti možnost polnega tipa certifikata za jadralna letala z necertificiranimi motorji in propelerji. To bi spodbudilo razvoj učinkovitejših in manj hrupnih pogonskih sistemov.

Odgovor: To se bo preučilo v okviru naloge BR.010.

(7) FAA

FAA je pregledala dokument z odzivi na pripombe in nima pripomb.

Odgovor: Zabeleženo.

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

Deli brez obrazca 1. Možnost za zrakoplove ELA1 bi bilo treba razširiti na klubska jadralna letala, ne samo na lastnike.

Odgovor: Podobno pojasnilo kot v delu M se lahko uvede v AMC.

Usposobljeni subjekti. FFVV namerava postati usposobljeni subjekt za jadralna letala z določenim dosegom, ko bo to na voljo. FFVV ima določene pomisleke in zamisli v zvezi z izvajanjem, ki bi morali spodbuditi varnost in zmanjšati birokracijo.

Odgovor: Priznavamo negotovost agencije v zvezi s postopkom usposobljenih subjektov in zato kot hitro rešitev predlagamo poenostavljeni AMC za sedanjo regulativno strukturo DOA.

(9) Zvezni urad za civilno letalstvo (FOCA), Švica

Usposobljeni subjekti. Treba je zagotoviti izčrpna in jasna navodila v zvezi s sposobnostmi, ki se zahtevajo za izvajanje certifikacijskih nalog. V zvezi s „potrditvijo funkcije spremljanja skladnosti“ (enaka funkciji CVE) je treba v AMC/GM določiti zahtevano usposobljenost in odgovornosti.

Odgovor: Priznavamo negotovost agencije v zvezi s postopkom usposobljenih subjektov in zato kot hitro rešitev predlagamo poenostavljeni AMC za sedanjo regulativno strukturo DOA.

Spremembe CS–LSA Točna vsebina CS–LSA ni znana, kljub temu je FOCA predložila pripombe v zvezi s standardi ASTM iz NPA, ki so podrobneje opisane v tem odzivu.

Odgovor: CS–LSA temelji na veljavnem standardu ASTM, ki ga dopolnjujejo zahteve in AMC, ki pomagajo dokazati skladnost. CS–LSA je del dokumenta z odzivi na pripombe 2008–07, del II.

FOCA ima k nastalemu besedilu dela 21 naslednje pripombe:

21A.14

a) sedanje besedilo v delu 21, 21A.14(b) se glasi „propeler s stalnim ali nastavljenim korakom“.

Črtano besedilo v dokumentu z odzivi na pripombe se glasi „propeler s stalnim ali spremenljivim korakom“

Novo besedilo v dokumentu z odzivi na pripombe se glasi „propeler s stalnim ali spremenljivim korakom“

Besedilo v dokumentu z odzivi na pripombe mora biti v skladu s sedanjim besedilom dela 21.

Odgovor: Sprejeto. Sprememba dela 21, ki jo je uvedla Uredba o spremembi 1194/2009, ni bila vključena v dokument z odzivi na pripombe .

b) Predlagana odstavka 21A.14(b) in 21A.14(c) določata uporabo za letala z MTOM manj kot 2 000 kg/1 200 kg, ki niso razvrščena kot „kompleksni zrakoplovi na motorni pogon“. Vendar se v skladu s členom 3(j) osnovne uredbe letala z MTOM manj kot 2 000 kg/1 200 kg samodejno razvrstijo kot nekompleksni zrakoplovi na motorni pogon. Predlagamo, da se iz 21A.14(b) in 21A.14(c) črta besedilo „ki ni razvrščeno kot kompleksni zrakoplov na motorni pogon“.

Odgovor: Sklicevanje na kompleksne zrakoplove na motorni pogon je treba ohraniti, ker reaktivni pogon že sam po sebi zadostuje za razvrstitev kot „kompleksni“.

c) Predlagani odstavek 21A.14(c) vključuje:

7. batni motor;

9. propeler

To je znatna omilitev trenutne zahteve, ker se zdi, da bi bilo dokazovanje sposobnosti za certificiranje teh proizvodov omejeno na odobritev programa certificiranja, ne glede na primer na moč motorja ali tip propelerja konstrukcije (zdi se, da se bi batni motor lahko certificiral v skladu z določbami odstavka 21A.14(c) in nato vgradil v zrakoplov z MTOM nad 1 200 kg). Menimo, da to ni ustrezno ter da bi bilo treba uporabo 21A.14(c) 7 in 9 omejiti.

Odgovor: Sprejeto.

21A.307(b) in (c)

a) Zdi se, da sta 21A.307 (b) in (c) v nasprotju: besedilo je treba spremeniti ali pojasniti.

b) Predlagano besedilo določa, da je zahteva omejena na primere „pod odgovornostjo lastnika zrakoplova, če so vgrajeni v njegov zrakoplov“. Ta navedba zastavlja različna vprašanja.

Ali navedeni pogoj pomeni omejitve glede tega, kdo lahko upravlja zrakoplov?

Kako bi se glasila ustrezna zahteva za zrakoplov z MTOM do 1 200 kg, ki se uporablja za letenje v letalski šoli? 21A.307(a)?

Če je odgovor pritrdilen, menimo, da je to neustrezno, saj bi moral namerno zagotoviti način za navedbo, da je bil element „proizveden v skladu z odobrenimi projektnimi podatki in je varen za uporabo“, brez uvajanja obremenjujočih pogojev za izdajo obrazca EASA 1.

Predlagani odstavek 21A.307 (c) bi omogočil vsem delom (vključno z deli in napravami z omejeno življenjsko dobo, deli primarne konstrukcije in deli kontrol za letenje), da so „proizvedeni v skladu z odobrenimi projektnimi podatki pod odgovornostjo lastnika zrakoplova, če so vgrajeni v njegov zrakoplov“. Čeprav razumemo namen te zahteve, menimo, da v tej obliki presega prvotni namen zagotoviti določeno omilitev. Menimo, da je predlagani pristop nesorazmeren, ker 21A.307(a) uporablja (za nekatere primere določa previsoko zahtevo) ali 21A.307(c) omogoča zelo nizko raven skladnosti na podlagi predpostavke o „lastnikovi odgovornosti“. Obstaja nevarnost vzpostavitve pravno pravnega sistema (odgovornost lastnika), ki pa bo sporen z varnostnega vidika: v tem smislu je učinkovitost pregledov plovnosti za namene skladnosti vprašljiva, saj se pregled na primer lahko opravi nekaj časa po vgradnji delov, obseg preverjanja med pregledom pa je omejen.

Predlagamo naslednje:

– določite omilitve k 21A.307 (a), ki ne bodo omejene na dele „proizvedene v skladu z odobrenimi projektnimi podatki pod odgovornostjo lastnika zrakoplova, če so vgrajeni v njegov zrakoplov“;

– za dele in naprave z omejeno življenjsko dobo, dele primarne konstrukcije in dele kontrol za letenje, „proizvedene v skladu z odobrenimi projektnimi podatki pod odgovornostjo lastnika zrakoplova, če so vgrajeni v njegov zrakoplov“, mora biti vključena v postopek ugotavljanja skladnosti agencija/usposobljeni subjekt. V zvezi s tem predlagamo, naj se v skladu z AC 20–62 sprejme opredelitev FAA za del, ki ga proizvede lastnik/operator:

lastnik/operator šteje za proizvajalca dela, če je lastnik sodeloval pri nadzoru projektiranja, izdelave ali kakovosti zadevnega dela. Sodelovanje pri projektiranju zadevnega dela lahko vključuje nadzor izdelave dela ali zagotovitev izdelovalcu: projektnih podatkov, materiala za izdelavo dela ter postopkov izdelave, montaže ali nadzora kakovosti.

– za opremo IFR, katere funkcija se lahko razvrsti kot kritična (okvara je razvrščena kot nevarna ali katastrofalna), bi se moralo uporabljati enako načelo, kot se uporablja za dele in naprave z omejeno življenjsko dobo, dele primarne konstrukcije in dele kontrol za letenje;

– treba bi bilo uporabiti odobritve nacionalnih organizacij za proizvodnjo/vzdrževanje, če je na voljo proizvajalčev sistem zagotavljanja kakovosti (glej tudi 21A.439) ali omogočiti odobritev omilitev pri proizvodnji v omejeni količini, če se odobreni podatki uporabijo za proizvodnjo in se ugotovi skladnost z odobrenimi projektnimi podatki na način, sprejemljiv za agencijo/usposobljeni subjekt, ki se obvesti o proizvodnem postopku, da se lahko določi ustrezna raven vključitve (npr. potreba po pregledih skladnosti);

– 21A.307 mora upoštevati morebitne omilitve, ki se uporabljajo za zrakoplove sirote (glej dodatno pripombo na koncu tega dokumenta).

Odgovor: Odstavek 21A.307 je bil preoblikovan, da bi se jasneje izrazil namen. Sprememba filozofije ni sprejemljiva; niti opredelitev lastnika kot proizvajalca dela. Lastnik je tisti, ki lahko

šteje del brez obrazca EASA 1 primeren za vgradnjo, če so izpolnjena navedena merila. Prav tako mora biti jasno, da je to mogoče samo, če so deli določeni in vgrajeni v njegov zrakoplov.

V zvezi s točko o opremi IFR se bo sklicevanje na opremo, ki se zahteva za uporabo in upravljanje zračnega prometa (air traffic management – ATM) proučilo v okviru naloge za sprejetje predpisa „Nove kategorije delov, za katere se ne zahteva obrazca 1“, ki se začne izvajati na začetku leta 2011.

Standardne spremembe

Priporočamo, naj se proučijo tudi navodila iz FAA AC 23-27 „Nadomestni deli in materiali za starodobne zrakoplove“: to je zlasti uporabno za zrakoplove sirote.

Odgovor: Starodobni ali zgodovinski zrakoplovi niso v pristojnosti agencije. Zrakoplovi sirote niso predmet tega NPA.

Dokument z odzivi na pripombe navaja, da „so standardna popravila in spremembe v certifikacijskih specifikacijah torej dejansko odobreni podatki, ki jih organizacija za vzdrževanje lahko uporabi v skladu z delom M.“ Kakšen je razlog za omejitev uporabe standardnih popravil na „organizacijo za vzdrževanje“? Namen bi moral biti tudi določiti naloge, ki jih lahko opravijo lastniki/pilot.

Odgovor: Strinjamo se, da je bila ta navedba preveč omejevalna. Zahteve iz dela M in dela 145 so bile preverjene in spremenjene (glej osnutek spremembe k 2042/2003 v zvezi s tem mnenjem), kadar je treba izraziti, da so to tudi odobreni podatki in se lahko uporabijo v skladu z zahtevami iz dela M ali dela 145.

AFM (aircraft flight manual – priročnik za letenje)/AFMS (aircraft flight manual supplement – dodatek priročniku za letenje) in ICA

AMC/GM (guidance material – navodila) bi moral zagotoviti, da se doseže minimalni standard za prvo izdajo in spremembe. Treba bi bilo zagotoviti tudi navodila v zvezi z razvrstitvijo sprememb AFM, zlasti za prosilce, ki se bodo odločili za dokazovanje skladnosti z 21A.14(b) in (c). Navodila bi bilo treba zagotoviti tudi v zvezi z 21A.381(c) 4 in 5.

Odgovor: ICA je predmet posebne naloge, ki poteka (MDM.056). Treba je poudariti, da je Mnenje 01/2010 za vse DOA uvedlo možnost odobritve nekaterih sprememb AFM. GM za razvrstitev sprememb AFM bo objavljen v sklepu, ki bo izhajal iz NPA16-2006.

21A.367(a)

Potrebna so navodila za pojasnitev, kaj je treba šteti za znatno spremembo.

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.377(c)2

Odobreni čas trajanja popravnega ukrepa ni v skladu z Uredbo komisije (ES) št.1194/2009 z dne 30. novembra 2009.

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.381(d)

Ali je ta zahteva potrebna? Ali ni vključena že v zahteve za prenos TC/STC?

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.439 in 21A.441

Treba bi bilo določiti omilitve za dele, ki jih proizvede lastnik, vsaj za primere, ki spadajo med standardne spremembe.

Odgovor: Ni sprejeto. Proizvodnja delov in njihova sprostitev v uporabo nista povezani. Delov, ki se lahko sprejmejo brez obrazca EASA 1 v skladu z 21A.307(b), ali delov, ki spadajo med standardna popravila ali spremembe, že po definiciji ne sme izdelati lastnik. Še naprej se uporabljajo obstoječe zahteve iz dela M in dela 145.

Zrakoplovi sirote

Čeprav prvotni namen NPA ni bil vključiti vprašanja, ki zadevajo zrakoplove sirote, priporočamo, da se ta dejavnost za oblikovanje predpisa uporabi za določitev posebnih navodil za navedene zrakoplove. Med drugim bi bilo treba obravnavati naslednja vprašanja:

– navodila za določitev nadomestnih delov in materialov (glej FAA AC 23-27 „Nadomestni deli in materiali za starodobne zrakoplove“);

nadomestni deli/materiali bi se morda lahko predhodno odobrili na zrakoplovu podobnega tipa. Če je vgradnja (in, če je ustrezno, proizvodnja) potekala v skladu s predhodno odobritvijo, se te odobritve lahko uporabijo kot podlaga za odobritev na podobnih zrakoplovih. Vendar mora v tem primeru imeti prosilec vse podatke iz predhodnih odobritev, vključno z vsemi navodili za stalno plovnost, ali pripraviti vse manjkajoče podatke s pomočjo priznanega subjekta (npr. usposobljenega subjekta, DOA/ADOA itd.). Druga možnost pa je, da bo agencija/usposobljeni subjekt ocenila usposobljenost prosilca tako, da bo preverila, ali dobro pozna načela projektiranja, vključena v tip zrakoplova, ki se spreminja ali popravlja.

– nadomestne dele v skladu s certifikatom tipa je na težko dobiti (majhne količine, dolgi dobavni roki, zastarelost itd.), da ne omenjamo delov z obrazcem 1. Navodila v zvezi z vgradnjo starih in/ali rabljenih delov (obnovljeni, popravljeni ali ponovno certificirani deli). Treba bi bilo upoštevati, da so deli iz certifikata tipa morda zastareli in da so morda na voljo drugi deli, ki so tehnološko naprednejši in zanesljivejši.

Odgovor: Agencija se predlagatelju pripombe zahvaljuje za ta predlog, vendar meni, da to ne sodi v to nalogo.

(10) En posameznik je predložil naslednje pripombe:

21A.14(b) in (c)

Zastavlja se vprašanje, ali bi bilo treba jadralna letala do 2 000 kg obravnavati v 21A.14(b). Izražajo se pomisleki v zvezi z izvajanjem možnosti programa certificiranja iz 21A.14(c). Odločno se podpira poenostavljeni AMC za dokazovanje skladnosti za polni DOA za zrakoplove ELA.

Odgovor: Glej odgovor k CAA-NL (odstavek 21A.98) za jadralna letala do 2 000 kg. Mnenje 01/2010 zdaj uvaja program certificiranja kot osnovno zahtevo za certificiranje (glej odstavek 21A.20): 21A.20 (b) jasno določa, da je to delovni dokument med celotnim postopkom certificiranja. Poleg tega mora za določene primere zrakoplovov iz 21A.14 (c) program certificiranja odobriti agencija. Agencija se predlagatelju pripombe zahvaljuje za njegovo podporo poenostavljenega AMC za DOA.

Standardne spremembe in popravila. Pripomb ni mogoče dati, ker ta certifikacijska specifikacija še ni na voljo.

Odgovor: Mnenje uvaja načelo. Certifikacijska specifikacija bo predložena v posvetovanje v okviru naloge MDM.048.

21A.112B Dokazovanje sposobnosti Izražajo se pomisleki v zvezi z izvajanjem možnosti programa certificiranja iz 21A.112B.

Odgovor: Mnenje 01/2010 zdaj uvaja program certificiranja kot osnovno zahtevo za certificiranje (glej odstavek 21A.20): 21A.20 (b) jasno določa, da je to delovni dokument med celotnim postopkom certificiranja. Poleg tega mora v določenih primerih zrakoplovov iz 21A.14 (c) program certificiranja odobriti agencija.

21A. 307 Sprostitev delov in naprav za vgradnjo. Zdi se, da odstavek (c) odpravlja omejitve iz odstavka (b). Razlikovanja med zahtevami za kritične dele za ELA1 in ELA2 se ne podpira.

Odgovor: Odstavek 21A.307 je bil preoblikovan, točka 21A.307(c) v dokumentu z odzivi na pripombe pa je bila nepravilna.

Poleg tega se na splošno sprašujem, koliko lastnikov zrakoplovov lahko prevzame odgovornost za skladnost dela ali naprave z odobrenim projektom ter kakšna je prednost tega, če je del na voljo na trgu.

Kakšna je potem poenostavitev?

Menim, da je mogoče omejiti izdajo obrazcev 1 brez zmanjšanja varnostne ravni. Glede na veliko število nekritičnih delov na zrakoplovih ELA1 in ELA2 bi za te dele zadostovalo preprosto potrjeno o skladnosti, ki ga izda proizvajalec (z DOA, pa tudi z AP).

Če želi agencija obravnavati vprašanje delov, ki jih proizvede lastnik, kot vprašanje, ki se nanaša zlasti na stare zrakoplove in zrakoplove sirote, za katere je težko dobiti nadomestne dele, svetujem, naj upošteva veljavne zahteve FAA (FAR 21.303(a)(2) itd.).

Odgovor: Menimo, da bodo številni lastniki lahko prevzeli to „odgovornost“. Primer so deli, kot je navedeno v pripombi, ki jih proizvede za zrakoplov prvotni dobavitelj brez POA, na podlagi izjave o skladnosti. Ti ne bi bili dani v uporabo z obrazcem EASA 1, temveč bi se vgradili v skladu z odobrenimi projektnimi podatki. Menimo, da predlagana sprememba 21A.307, vgradnja z nekaterimi omejitvami njihovega obsega, ne bo vplivala na varnost.

PODDEL L – Skupna odobritev organizacij, odgovornih za projektiranje in proizvodnjo zrakoplovov iz odstavka 21A.14(b) in (c)

Ustrezni odstavek dela 21 iz poddelov G in J je bil ponovljen v poddelu L brez bistvenih tehničnih sprememb.

Nekaj „upravnih“ odstavkov s pojasnilom odstavka 5 dokumenta z odzivi na pripombe bi lahko zadostovalo in preprečilo negotovost pri prihodnjih spremembah te zadeve.

Tudi z enim samim certifikatom sta DOA in POA dve različni zadevi. Mešanica zahtev naloge ne olajša.

Odgovor: Agencija se strinja, da predlagani poddel-L ne spreminja bistveno posameznih zahtev za DOA in POA. Že v členu 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe obstaja možnost prenosa odgovornosti za POA na agencijo. Zato je bilo ugotovljeno, da poddel L ne zagotavlja dovolj prednosti in preveč zapleta predpise, kot je izraženo v tej pripombi. Agencija se je odločila, da predlagani del L umakne.

21A. 432B Dokazovanje sposobnosti. V skladu s pododstavkom b bi bilo treba za „določitev posebne projektivne prakse, virov in zaporedja dejavnosti, potrebnih za upoštevanje tega dela“, pridobiti soglasje agencije.

V skladu s pododstavkom (c) bi bilo treba za „določitev posebne projektivne prakse, virov in zaporedja dejavnosti, potrebnih za upoštevanje tega dela ...“, pridobiti z odobritvijo programa certificiranja.

Težko je razumeti razliko med postopkoma, če se dobi isti rezultat in kako se ta lahko doseže samo s programom certificiranja.

Odgovor: Odstavek (b) se nanaša na alternativni postopek DOA (postopki niso posebej določeni za obravnavano popravilo), medtem ko se točka (c) nanaša na odobritev programa certificiranja, ki je posebej določen za navedeno obravnavano popravilo.

21A. 112B Dokazovanje sposobnosti

Osnovne pripombe so enake kot za 21A.14(c).

Odgovor: Mnenje 01/2010 zdaj uvaja program certificiranja kot osnovno zahtevo za certificiranje (glej odstavek 21A.20): 21A.20 (b) jasno določa, da je to delovni dokument med celotnim postopkom certificiranja. Poleg tega mora v določenih primerih zrakoplovov iz 21A.14 (c) program certificiranja odobriti agencija.

21A. 710 Odobritev pogojev za letenje

Izdaja dovoljenja za letenje bi se lahko nanašala tudi na zrakoplove, za katere ni bila dokazana skladnost s predpisi, in prosilca, katerega usposobljenost bi bila lahko negotova.

Ali bi dejansko brez dodatnega preverjanja potrdili pogoje letenja za varnost tudi v takih okoliščinah?

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

(11 & 12) Združenje lastnikov lahkih zrakoplovov (The Light Aircraft Association – LAA) Češke republike in Evropsko združenje proizvajalcev lahkih zrakoplovov (Light Aircraft Manufacturers Association Europe – LAMA EUROPE) sta izrazili podobne pripombe. Besedilo je spremenjeno, da se je odpravilo podvajanje, kjer je bilo to mogoče.

Prva stran – Nepopoln *dokument* z odzivi na pripombe in njegova objava z veliko zamudo

Združenji LAA in LAMA nista zadovoljni z načinom, na katerega je agencija obravnavala ta zelo pomemben NPA.

Dokumentu z odzivi na pripombe je bil objavljen DVE LETI po izteku obdobja za predložitev pripomb k prvotnemu NPA 2008–07!!! Tudi to, da je bil *dokument* z odzivi na pripombe objavljen v času počitnic, se ne zdi prav, zlasti ker je bil objavljen s tako zamudo. Problem objave s tako zamudo je, da so vsi že skoraj pozabili, kaj obravnava...

Čas hitro teče – leta 2005 je bil pripravljen osnutek prvega mandata za MDM032. Zdaj se bližamo koncu leta 2010 in kaj imamo? EASA je prejela 843 pripomb. Vendar po našem mnenju to ne more upravičiti tako dolgotrajne priprave tega *dokumenta* z odzivi na pripombe.

Dejstvo, da je *dokument* z odzivi na pripombe razdeljen na dva dela in da je bil samo del 1 objavljen pred potekom roka, ni sprejemljivo. Kako naj predložimo pripombe k tako pomembnemu predlogu, če ne moremo videti drugega dela?

Menimo, da bi bilo treba drugi del tega *dokumenta* z odzivi na pripombe objaviti takoj in v skladu s tem podaljšati rok za predložitev pripomb k delu 1.

Odgovor: Objava *dokumenta* z odzivi na pripombe v dveh delih ni običajna praksa agencije, vendar je imela to prednost, da je pomagala nadoknaditi nekaj zamude. Veliko pozornosti je bilo namenjeno zagotovitvi točne predstavitve glavnih prejetih pripomb v delu I *dokumenta* z odzivi na pripombe in oblikovanju osnutka mnenja na podlagi našega pregleda vseh pripomb. Del I je zato upravičena podlaga za pridobitev pripomb k mnenju in verjetno je ta *dokument* lažje prebrati kot 500 strani dela II *dokumenta* z odzivi na pripombe .

Del II je bil objavljen in vsebuje osnutek CS–LSA, ki ga bo agencija sprejela na začetku leta 2011.

Agencija priznava, da je dolgo trajalo, preden je bil dosežen napredek, zlasti zaradi težav z viri, vendar smo zamudo uporabili tudi za pripravo naloge BR.101 (začetek študije pridobljenih

izkušenj za ELA1 s pregledom nacionalnih predpisov o ultralahkih zrakoplovih), okrepitev sodelovanja s FAA pri tem vprašanju in zbiranje dodatnih informacij o izkušnjah ZDA s predpisi LSA. Agencija želi poudariti, da vzrok za zamudo ni nerazumevanje pomembnosti prednostnega obravnavanja splošnega letalstva, kar je očitno iz omilitve dela M, mnenja, ki vključuje licenco L, in mnenja o licenciranju letalskega osebja (flight crew licencing – FCL), vključno z licenco pilotov lahkih zrakoplovov (light aircraft pilot licence – LAPL).

Stran 4 (a) Splošna pripomba (LAMA EUROPE)

VSE USPEŠNE LETALSKE INDUSTRIJE TEMELJIJO NA MALEM (REKREACIJSKEM) LETALSTVU.

Vsak pilot začne leteti z malim letalom, ne z airbusom, boeingom ali eurofighterjem. Vir 600 000 rekreacijskih pilotov (po podatkih združenja Europe Air Sports), od padalcev, zmajarjev, pilotov ultralahkih letal, jadralcev, toplozračnih balonov do lahkih zrakoplovov na motorni pogon, zagotavlja prednost v obliki obsežne baze kupcev evropske in ameriške letalske industrije. Za razumevanje aerodinamike, mehanike letenja, mehanike, ekonomije in okoljskih vplivov letala morate imeti izkušnje, te pa pridobite z malim rekreacijskim letalom. Da se navdušite za zaposlitev v letalstvu, morate imeti možnosti, da pridete v stik z njim in da pridobite izkušnje. Da se usposobite za projektiranje uporabnih velikih zrakoplovov, morate iz svojih izkušenj spoznati, na čem to temelji in kaj morate upoštevati.

Uradniki v ZDA so to spoznali že pred leti. Zaznali so velike težave pri pridobivanju dovolj ustrezno usposobljenih delavcev za veliko letalsko industrijo. Ugotovili so, da je vzrok za zastoj rasti malega letalstva (število zrakoplovov in pilotov) neposredno povezan z naraščajočimi stroški nakupa in uporabe malih zrakoplovov.

Kot odziv je bil v ZDA leta 2004 uveden program LSA (Light-sport Aircraft – lahki športni zrakoplovi) z jasnim ciljem znatno zmanjšati vstopne stroške za zasebno in rekreacijsko letenje. To se je doseglo z opredelitvijo kategorije nekompleksnih zrakoplovov, ki omogoča registriranje zrakoplova na podlagi samoizjave proizvajalca v skladu s potrjenim standardom industrije (standard ASTM). Ta sistem omogoča posameznikom letenje po primerno zmanjšanih zahtevah za usposabljanje in zdravstveno sposobnost.

Cilj tega je bil zavreti trend zmanjševanja letalske populacije in tako ohraniti podlago letalski industriji. Pet let po objavi novih predpisov je očitno, da je bil ta način popolnoma pravilen in kaže zelene rezultate. Število zrakoplovov in pilotov se je takoj povečalo, s tem pa tudi nabor razpoložljivih virov za velika letalska podjetja.

Ameriški model so do zdaj kopirale številne države, včasih malce spremenjen, odvisno od nacionalnih okoliščin. Med njimi sta državi z največjim številom prebivalcev: Kitajska in Indija. Podobni programi so bili sprejeti za utemeljitev podlage njihovi prihodnji letalski industriji.

Danes so vodilna podjetja na vseh trgih LSA nedvomno evropska podjetja.

Ironično je, da ni podobnega sistema, ki bi omogočil uporabo navedenih zrakoplovov, izdelanih v skladu s predpisi LSA, v Evropi.

Mnogi smo mislili, da napoved oblikovanja postopka ELA pomeni izpolnitev obljube, da bo to evropska različica. A čeprav je ELA za nekatere kategorije zrakoplovov znatna omilitev zahtev, pomeni za lahke dvosedežne športne zrakoplove postopek, ki je za projektiranje, izdelavo in uporabo znatno zahtevnejši od ameriškega sistema LSA.

Mnogi so zdaj prepričani, da bi bila rešitev oblikovanje posebne kategorije za letala pod 600 kg in prilagoditev sistema LSA na čim bolj podoben način.

Odgovor: Področje uporabe MDM.032 je širše kot LSA, vendar predlaga poenostavitve dela 21. V okviru naloge BR.010 bo opredeljeno, kako preseči poenostavitve dela 21 za podskupino zrakoplovov ELA1.

(LAA) Žal ta *dokument* z odzivi na pripombe kaže napačen pristop agencije do športnega in rekreacijskega letalstva. Prepričani smo, da športnega in rekreacijskega letalstva ni mogoče obravnavati enako kot komercialni zračni prevoz.

Vse bolj očitno postaja, da še vedno ne bomo dobili, kar želimo in potrebujemo – preprost LSA.

Menimo, da trenutna regulativna prizadevanja agencije ne zagotavljajo tega, kar je po našem mnenju nujno za nadaljnji razvoj športnega in rekreacijskega letalstva. Menimo, da bi lahki športni zrakoplovi lahko postali vstopna kategorija za letalstvo. Menimo, da bi morala agencija za obravnavanje teh potreb naših članov ustvariti samostojno kategorijo LSA, ki bi bila čim bolj združljiva z ameriškim sistemom LSA.

Pozitivna posledica tega bi bil lahko svetovni sistem LSA, kar je naš dolgoročni cilj.

Na sestanku pri AirVenture 2010 je uradnik FAA Randy Babbitt povedal, da je stopnja varnosti LSA boljša od pričakovane. Po našem mnenju to dokazuje, da ameriški koncept LSA, ki temelji na samoizjavi skupaj s preudarnimi predpisi glede vzdrževanja, ne ogroža varnosti. Ker 65 % SLSA v ZDA izvira iz Evrope, smo prepričani, da bi se enak sistem lahko uporabljal v Evropi.

Zamisel o samostojnem LSA bi bila lahko uspešna – samostojen ne pomeni nujno brez agencije, vendar to pomeni, da ima posebno mesto v hierarhiji predpisov agencije.

Enako so storili v ZDA, kjer je FAA pomagal ustvariti kategorijo LSA v okviru predpisov FAA, zadržal nadzorno funkcijo, neposredno pa je ne ureja.

Zavedamo se, da bi to zahtevalo spremembo osnovne uredbe.

LAA Češke republike je pripravljen pomagati pri pripravi take spremembe.

Odgovor: Zahvaljujemo se za ponujeno pomoč agenciji pri nalogi BR.010. S predlaganimi spremembami iz naloge MDM.032(e), ki so v okviru predpisov iz dela 21, cilj, ki ga je imel v mislih LAA Češke republike dejansko ni bil dosežen. Vendar je področje uporabe predpisa FAA o lahkih športnih zrakoplovih podskupina področja uporabe naloge MDM.032(e), in ne ustreza celotnemu razponu do 2 000 kg.

Stran 4 Pristojbine in dajatve EASA

Združenji LAA CR in LAMA EUROPE sta zadovoljni z navedbo, da je agencija opozorila Komisijo...vendar se bojita, da je prepozno, ker je celo trenutna višina dajatev in pristojbin velika težava za mala podjetja. Podlaga pristojbin in dajatev EASA je uredba, ki zahteva, da se agencija v celoti samofinancira s pristojbinami in dajatvami, ki jih ima pravico oceniti. Veljavne dajatve že zdaj pomenijo veliko obremenitev za mala podjetja. Ta podjetja ponavadi izdelajo približno od deset do 150 zrakoplovov letno in imajo promet v razponu od enega do 30 milijonov evrov ter zaradi trenutnih dajatev in pristojbin komaj lahko preživijo.

Problem dajatev in pristojbin je prisoten že več let, odločitev je treba sprejeti na politični ravni = na ravni Komisije, čim prej.

Odgovor: Upoštevano.

Stran 4 in stran 7 CS-23, lahki do 1 200 kg MTOM

Po mnenju združenj LAA CZ in LAMA EUROPE oblikovanje teh predpisov ni potrebno. Dejansko bi se CS-VLA lahko razširil na do štiri osebe in 1 200 kg MTOM. Po našem mnenju pojasnilo, da

takšne predpise potrebujemo zaradi... velike večine obstoječih... ni upravičeno, ker se sistem ELA pripravlja za nove zrakoplove, ne za obstoječe.

Vsekakor se za zrakoplove z MTOM do 1 200 kg uporablja tako veliko predpisov, da je zaželeno njihovo število zmanjšati, ne pa povečati.

Namesto teh prizadevanj bi bilo bolje, če bi agencija ustvarila dober sistem LSA na podlagi ASTM. Znano je, da FAA razmišlja o oblikovanju sistema na podlagi ASTM tudi za FAR-23, morda bi bil lahko to način za doseg napredka in namesto oblikovanja CS-23 za lahke zrakoplove bi bilo dobro sodelovati s FAA pri sistemu ASTM, da bi dobili svetovne letalske standarde.

Odgovor: Trenutno menimo, da je FAR del 23, sprememba 7 ustrezen preverjen standard za posebna letala. Dolgoročno nameravamo pregledati različne standarde v tesnem sodelovanju s FAA, ki je hkrati opravila študijo certifikacijskega postopka (Certification process Study – CPS) o delu 23.

Stran 9 in stran 10 Usposobljeni subjekti

Nekateri proizvajalci LSA in ultralahkih zrakoplovov ter LAA CZ so sodelovali v „študiji agencije o zunanjem izvajanju certifikacijskih nalog“, ki jo je opravilo podjetje Steria Mummert Consulting.

Ali so se ugotovitve navedene študije uporabile pri tem dokumentu z odzivi na pripombe?

Zakaj študija ni bila objavljena?

Odgovor: Agencija se vam in drugim sodelujočim predstavnikom industrije zahvaljuje za prispevek k omenjeni študiji.

To je notranje poročilo, ki ga je agencija uporabila za izboljšanje poznavanja svojih zmožnosti zunanjega izvajanja. Kot je bilo opisano, agencija pripravlja posodobitev sklepa upravnega odbora o zunanjem izvajanju. Poročilo ni bilo objavljeno zaradi te občutljive tekoče razprave.

Študija ni bila uporabljena za dokument z odzivi na pripombe, ker se ta preprosto nanaša na prizadevanja agencije za posodobitev politike upravnega odbora glede zunanjega izvajanja.

Strani 10-11 7. Deli, ki ne potrebujejo obrazca EASA 1

Brez objave pripomb tega predloga ni mogoče preveriti. LAA CZ in LAMA EUROPE se ne strinjata s predlagano rešitvijo.

Predlagamo, naj se vsaj za ELA 1 ne zahteva uporaba obrazca 1.

Odgovor: Prejete pripombe izhajajo iz manj liberalnega predloga za ELA1, ki olajšuje razpravo o komercialni in nekomercialni uporabi navedenih delov. Zagotavlja sprejemljiv kompromis, ki se razlikuje od vašega predloga, naj se še bolj omejijo zahteve za obrazec EASA 1. Naslednja faza, predvidena z nalogo BR.010, naj bi zagotovila možnosti za različne pristope.

Stran 11 Spremembe pri označevanju delov in sledljivosti –

Po mnenju LAA CZ in LAMA EUROPE so prvotne spremembe v skladu s prizadevanji za zmanjšanje obremenitve proizvajalcev, medtem ko je tu obratno.

Ker ne moremo videti pripomb v delu II, se ne strinjamo s predlaganimi spremembami v 21A.804 in 21A.805.

Odgovor: Del II dokumenta z odzivi na pripombe je bil medtem objavljen, v njem pa je navedeno, da je treba označevanje delov ohraniti zaradi sledljivosti in povezave z odobrenimi projektnimi podatki.

Stran 11 8. Spremembe CS–LSA

LAA CZ in LAMA EUROPE pozdravljata oblikovanje certifikacijskih specifikacij za lahka športna letala na podlagi ASTM F2245.

Žal v zvezi s tem vprašanjem ne moremo dati več pripomb, ker bo CS–LSA objavljen v delu II, ki še ni znan.

Odgovor: Pripombe v zvezi s CS–LSA bo mogoče predložiti k delu II dokumenta z odzivi na pripombe. Te pripombe bomo proučili pred objavo CS–LSA na začetku leta 2011.

Stran 13 9. Standardne spremembe in popravila

LAA CZ in LAMA EUROPE pozdravljata to napoved, vendar nas skrbi, da bo oblikovanje te namenske certifikacijske specifikacije na podlagi FAA AC 43-13 1B in 2B predolgotrajno.

Odgovor: Agencija se vam zahvaljuje za podporo. Trenutno je začetek izvajanja naloge MDM.048 predviden na začetku leta 2011, dokončanje pa v drugem četrletju leta 2013. Proučujemo možnosti za pospešitev navedenih nalog.

Strani 13-14 10. Uskladitev s FAA

LAA Češke republike in LAMA EUROPE sta zadovoljni s to navedbo. Menimo, da bi bila za LSA najboljša zamisel o oblikovanju svetovnega sistema LSA s skupnimi svetovnimi tehničnimi standardi na podlagi ASTM.

Odgovor: Agencija se vam zahvaljuje za vašo podporo v zvezi z izjavo, da EASA namerava vzpostaviti dolgoročno uskladitev na področju LSA s FAA (in drugimi organi) v tesnem sodelovanju s FAA pri uporabi ugotovitev njihove študije FAR-23 CPS in pri postopku ASTM.

(13) Združenje lastnikov lahkih zrakoplovov iz Združenega kraljestva

Pojasnjevalna opomba III. (str.2)

Ker še ni bil objavljen del II tega dokumenta z odzivi na pripombe, je slika nepopolna in ni mogoče zagotoviti popolnega odziva.

Odgovor: Objava dokumenta z odzivi na pripombe v dveh delih ni običajna praksa agencije, vendar je imela to prednost, da je pomagala nadoknaditi nekaj zamude. Veliko pozornosti je bilo namenjeno zagotovitvi točne predstavitve glavnih prejetih pripomb v delu I dokumenta z odzivi na pripombe in oblikovanju osnutka mnenja na podlagi našega pregleda vseh pripomb. Del I je zato upravičena podlaga za pridobitev pripomb k mnenju in verjetno je ta dokument lažje prebrati kot 500 strani dela II dokumenta z odzivi na pripombe.

Oddelek a) 2) (str. 5)

LAA na splošno podpira predlog o uvedbi nadaljnjega posvetovanja za spremembo osnovne uredbe, vendar je treba posvetovanje opraviti zelo hitro: navsezadnje je bil ANPA 14-2006 objavljen pred štirimi leti in odziv nanj je bil poziv k spremembi osnovne uredbe. Agencija mora za spodbuditev zelo potrebnih novosti v industriji hitro ukrepati, da zagotovi okolje za projektante in proizvajalce zelo lahkih zrakoplovov, v katerem bodo delovali brez pritiskov glede stroškov in virov, ki so del obstoječih sistemov DOA/POA, končnim uporabnikom pa sorazmerne stroške in operativne prednosti.

Oddelek b) (str.6+)

LAA na splošno podpira uvedene spremembe v primerjavi z NPA 2008–07. Še enkrat poudarjamo, industrija nujno potrebuje razpoložljivost teh predlogov. Nove CS–LSA, CS–23 lahki zrakoplovi in CS–„standardna popravila“ in spremembe ter spremenjena CS–VIA in CS–22 je treba nujno objaviti (najpozneje do objave sprememb dela 21).

Odgovor: Agencija se predlagatelju pripomb zahvaljuje za njegovo podporo in predlaga nadaljevanje različnih nalog spremljanja (npr. MDM.032(d) in BR.010) v skladu z objavljenim načrtom za oblikovanje predpisa. Proučujemo možnosti za pospešitev teh nalog. Prvi standard, CS-LSA, bo objavljen že na začetku leta 2011. Drugi „standardi“ se uporabljajo pod posebnimi pogoji.

Oddelek b) 6) (str. 9) (Usposobljeni subjekti)

Dobro bi bilo, da bi se v tem primeru javni razpisi širše objavljali. Praksa nenapovedanih objav javnih razpisov na vaši spletni strani ni ustrezna. Ali bi lahko uvedli storitev naročnine na elektronsko pošto, v okviru katere bi se ob objavi javnega razpisa vsem naročnikom poslalo elektronsko sporočilo?

Odgovor: Odprte javne razpise objavi urad za publikacije za Uradni list EU in se ob objavi [dodajo spletni strani Agencije za javna naročila](#). Naročilo na obvestilo po elektronski pošti ni mogoče na spletni strani agencije.

Vendar pa se je mogoče naročiti na elektronsko bazo podatkov o javnih razpisih (Tenders Electronic Database –TED), kjer so objavljeni vsi javni razpisi Evropske unije v uradnih jezikih EU. Informacije in navodila za dostop ter prejemanje obvestil na podlagi lastnih iskalnih profilov so na voljo na: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Splošno

Več odstavkov vsebuje sklicevanje na 21A.14 (b) ali (c) z besedilom „zrakoplovi iz odstavka 21A.14(b) in (c)“. Ali je prav, da to besedilo opredeljuje kategorijo zrakoplovov, in ne pomeni, da je bil načrt zrakoplova dejansko odobren v skladu z 21A.14 (b) ali (c)? Odgovor na to vprašanje bo pomagal razumeti, ali so prednosti novega sistema (na primer proizvodnja v skladu s poddelom L, deli, ki jih proizvede lastnik) mogoče tudi za tipe zrakoplovov, za katere je bil načrt odobren pred to spremembo predpisa ali v skladu z višjim standardom polno odobrenega DOA.

Odgovor: Sklicevanje na „zrakoplove iz 21A.14(b) ali (c)“ v teh zahtevah opredeljuje kategorijo proizvodov iz navedenega odstavka. Zato bi se začelo uporabljati tudi za proizvode, ki so bili že odobreni v skladu z veljavnimi predpisi. V mnenju je zdaj sklicevanje, kjer je ustrezno, nadomeščeno z ELA1 in ELA2, za kateri se predlaga opredelitev v tem mnenju za spremembe k 1702/2003.

21A.14(b) in (c)

Ta odstavek obravnava tudi motor in propelerje. Kako je to povezano s poddelom L ter 21A.307 (b) in (c), če je načrt vključen v zrakoplov ali če je bil načrt že odobren z DO v skladu s poddelom J? Ali je na primer mogoče proizvesti motor za zrakoplov v skladu z 21A.14 (b) ali (c) na podlagi poddela L? Ali se deli za ta motor tudi lahko proizvedejo na odgovornost lastnika zrakoplova?

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Del pripombe zato ni več pomemben.

Kar zadeva sprostitev delov brez obrazca EASA 1, se dejansko namerava dovoliti vgradnja navedenih delov, če so v skladu z odobrenim načrtom. Na primer, deli za avtomobilske motorje, ki se odobrijo z zrakoplovom, se lahko vgradijo pod odgovornostjo lastnika zrakoplova.

21A.377 (b) in (c)

V oddelku B – Gradivo za poddel G je bila ugotovljena raven 3 pred kratkim črtana. Zdaj se v navedenem odstavku zopet pojavlja.

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.353 (b)

Skupna organizacija za projektiranje (DO – design organisation) in proizvodnjo (PO – production organisation) v skladu s poddelom L – ali ne bi bilo mogoče podpisati dogovora DO-PO z drugo DO kot dodatek njeni osnovni dejavnosti?

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.383 (c)

Sklicevanje „na podlagi 21A.307“ je bilo črtano v ustreznem besedilu poddela G pred nekaj leti, ker ne bi omogočilo „samo skladnost“ / „prototip“ obrazca EASA 1

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.385 (n)

Sklicevanje bi bilo treba spremeniti iz „na podlagi privilegija iz 21A.383(f)“ v „ ...21A.383(e)“.

Odgovor: Agencija se je odločila, da umakne predlog poddela L. Zato pripomba ni več pomembna.

21A.439 Proizvodnja delov za popravila

Navedeni odstavek bi moral obravnavati tudi možnost delov, proizvedenih na odgovornost lastnika zrakoplova, sicer bi bil navedeni odstavek v nasprotju z 21A.307 (b) in (c).

Odgovor: Ni sprejeto. Cilj odstavka 21A.307 ni spremeniti zahteve za vzdrževanje. To ne sodi v okvir te naloge za oblikovanje predpisa.

Poddela L v celoti

Ne vidimo dejanskih prednosti oblikovanja takega poddela L.

– Kot je razvidno že iz 21A.377 (b) in 21A-383 (c), obstaja veliko tveganje, da se navedeni poddel nenamerno razlikuje od ustreznih zahtev poddela J ali poddela G. Poddela L, če je dejansko potreben, bi moral obravnavati samo skupno odobritev projekтивne organizacije in proizvodne organizacije, zahteve same bi morale ostati v poddelih J in G.

– Kakšne so prednosti za industrijo? Nameravano zmanjšanje stroškov bi bilo lahko dolgoročno zanemarljivo, ker zahteve za nadzor ostajajo enake, verjetno pa bi se v tem postopku nadzora ločili funkciji agencije (del-DO) in NAA (del-PO).

Odgovor: Agencija se strinja, da predlagani poddel-L ne spreminja bistveno posameznih zahtev za DOA in POA. Že v členu 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe obstaja možnost prenosa odgovornosti za POA na agencijo. Zato je bilo ugotovljeno, da poddel L ne zagotavlja dovolj prednosti in preveč zapleta predpise, kot je izraženo v tej pripombi. Agencija se je odločila, da predlagani del L umakne.

(15) Uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva (UK CAA)

Stran 2, odstavek št.: III 4) in IV

Pripomba: CAA z veseljem pričakuje del II dokumenta o pripombah, ki bo zagotovil izčrpnije pripombe k vsem predlogom, del I in del II.

Navajamo nekaj primerov, zakaj je treba poznati celoten dokument z odzivi na pripombe:

navedbo na strani 4, da „je bil NPA sprejet z mešanimi občutki“ bi bilo treba umestiti v kontekst z navedbo pripombe in odgovora agencije.

Odgovor: Številni predlagatelji pripomb so izrazili podobno pripombo, da je bil predlog korak v pravo smer, vendar menijo, da ne zagotavlja pričakovane rešitve, podobne sistemu FAA za LSA. Ker bi to zahtevalo spremembo osnovne uredbe, se predlaga druga faza z nalogo BR.010.

Sklicevanje na strani 5 na deregulacijo določenega segmenta lahkega letalstva se zdi v protislovju z načeli ICAO in izdajo mednarodnega spričevala o plovnosti. Za izdajo spričevala o plovnosti ICAO mora posameznik ali organizacija prevzeti odgovornost za proizvod ali del.

Odgovor: Skladnost z ICAO je pomemben pomislek, vendar ga je treba uravnotežiti z željo po nadaljnjem razvoju splošnega letalstva z ustrežno ravno varnosti.

Sklicevanje na strani 5, odstavek (a), pododstavek 2, druga vrstična oznaka. Čeprav se zdi, da to določa namen za uskladitev prihodnjih sprememb osnovne uredbe s FAA in Transport Canada, menimo, da bi bilo treba uskladitev razširiti na predlog za pripravo dodatnih standardov certifikacijskih specifikacij.

Odgovor: Nač cilj je uskladiti postopke in standarde, kjer je to mogoče. Razvoj usklajenih standardov bi lahko potekal v smeri, kjer bi bilo lahko ustrezno manj standardov.

Stran 5, pododstavek 2, četrta vrstična oznaka; Sprejemljivost predlogov, da se za nekatere zrakoplove ELA ne bo zahteval certifikat tipa za motor ali propeler, je odvisna od obsega in tipa dovoljene uporabe. Lahko je sprejemljivo, na primer, za dvosedežni, doma izdelani zrakoplov, ne pa za zmogljivejši zrakoplov z odobritvijo IMC (instrumentalni meteorološki pogoji) (kot sta Cessna 172 in PA-28 (!80)).

Odgovor: To bi dejansko zahtevalo spremembo v okviru predlagane naloge BR.010.

Stran 6, odstavek št.: (b) „Mnenje k delu 21 in spremembe v primerjavi z NPA“, pododstavek 1
Pripomba: Prvotni koncept v NPA 2008-07 je bil za nekomercialno dejavnost. Iz primera v drugem stavku je razvidno, da navedeno načelo v predlaganih spremembah, opisanih v tem dokumentu z odzivi na pripombe, ni bilo ohranjeno. Prosimo za pojasnilo v zvezi s tem.

Odgovor: Merila za uporabo obrazca EASA 1 so strožja in zato dovoljujejo tudi komercialno uporabo.

Stran 6, odstavek št.: (b) pododstavek 2, zapis pod naslovom „CS-VLA“ (druga vrstična oznaka)

Pripomba: Ugotavljamo, da bo naloga za oblikovanje predpisa VLA.008 obravnavala razširitev CS-VLA zaradi vključitve nočnega VFR in IMC, in opozarjamo, da bi to lahko znatno vplivalo na varnost takih zrakoplovov, zato je potreben temeljit pregled ter uskladitev s FAA in Transport Canada.

Odgovor: Strinjamo se, da je treba vpliv na varnost preveriti v okviru te naloge. Pomembno je upoštevati uskladitev s TCCA in FAA ter njihove izkušnje.

Stran 7, odstavek št.: (b) pododstavek 2, zapis pod naslovom „CS-23“ (tretja vrstična oznaka)

Pripomba: CS-23 lahki, FAR-23 pri spremembi 7 pomeni standard, ki ga je objavila vlada ZDA 14. septembra 1969. Strinjamo se, da so bili po tem standardu načrtovani in zgrajeni številni zrakoplovi, nekateri imajo še vedno predhodno veljavne pravice z nekaterimi spremembami konstrukcije, ki se še vedno projektirajo v skladu z navedenimi prvotnimi zahtevami. Vendar bodo morali biti vsi zrakoplovi z znatnimi spremembami ali vsi novi zrakoplovi po tem načrtovani v skladu s poznejšimi standardi. To proizvajalcu omogoča upoštevanje vprašanj v zvezi s projektiranjem, ki niso ustrezno vključena v predhodno izdajo FAR-23, kot sta utrujenost in odstopanje glede poškodb kompozitnih struktur. JAR-23 in CS-23 temeljita na FAR 23-42 z dne 4. februarja 1991. Vsi predlogi za oblikovanje standarda za spričevalo o plovnosti, CS-23 lahki, bi morali temeljiti na najnovejših standardih CS-23, ki jih je mogoče sprejeti kot večinoma usklajene s FAR-23.

Odgovor: Letala, projektirana in certificirana v skladu s FAR del-23, sprememba 7, niso sporna in predstavljajo veliko večino trenutne flote. Zato menimo, da je to lahko plovnostni standard za letala podobne konstrukcije, pod pogojem da se bo podlaga za certificiranje spremenila, če bodo zahteve neustrezne (kot kompozitna struktura).

Stran 7, odstavek št.: (b) pododstavek 2, zapis pod naslovom „CS-22“ (četrta vrstična oznaka

Pripomba: CAA meni, da bi bilo treba zaradi učinkovitosti vsa prizadevanja za utemeljitev standardov projektiranja iz CS-VLA in predlagani CS-23 lahki dokončati pred oblikovanjem novega standarda kot CS-23 lahki. To bi morala biti uskladitev s FAA in Transport Canada.

Odgovor: Menimo, da je uvedba CS-23 lahki na podlagi FAR del-23, sprememba 7, pragmatičen pristop, ki bi ga bilo treba v poznejši fazi spremeniti in morda združiti, kot je navedeno v dokumentu z odzivi na pripombe.

Stran 8, odstavek št.: 3

Pripomba: V kateri fazi bi se zahtevala uvedba poenostavljenega DOA? Ali je možno, da bi se to zahtevalo pred izdajo spričevala o plovnosti ali dovoljenja za letenje?

Odgovor: DOA se sploh ne bi zahteval. Opisani scenarij kaže primer, ko podjetje lahko začne brez DOA in se odvisno od dejavnosti preusmeri k DOA zaradi večje učinkovitosti za stalno plovnost.

Stran 10, odstavek št.: 6 „Usposobljeni subjekti“, (druga vrstična oznaka): „prosilci bi morali biti sposobni predlagati svoj izbrani usposobljeni subjekt agenciji v odobritev“.

Pripomba: Opozarjamo, da mora upravni odbor agencije šele sprejeti politiko uporabe usposobljenih subjektov. CAA predlaga, da je eden od dejavnikov, ki ga bo treba proučiti, ali prosilci lahko izberejo po njihovem mnenju najlažji način za pridobitev odobritve in v kakšnem obsegu bi agencija morala razporediti usposobljene subjekte na podlagi geografske razporeditve zaradi jezikovnih in kulturnih prednosti. Ključno vprašanje bo tudi standardizacija.

Odgovor: Politika uporabe usposobljenih subjektov bi morala zagotoviti enako obravnavo, ki bo s standardizacijo preprečila izvedbo načina „najšibkejšega člana“ za certificiranje.

Stran 11, odstavek št.: (b) pododstavek 7

Pripomba: Spremenjeni predlog zahteva obrazec EASA 1 samo za primarno konstrukcijo, kontrole za letenje ali dele z omejeno življenjsko dobo, od lastnikov zrakoplovov ELA 1 pa da predložijo izjavo o skladnosti z odobrenim načrtom. Za vsak zrakoplov, upravičen do spričevala ICAO o plovnosti, se morajo uporabljati deli, ki so na voljo z obrazcem EASA 1, dovoljena pa je omejena proizvodnja v ustrezno potrjenih organizacijah za vzdrževanje. Pri lastnikih, ki predložijo izjavo o skladnosti, ni jasno, kdo bi prevzel odgovornost. Uporaba tako spremenjenih zrakoplovov bi morala biti omejena na dovoljenje za letenje, ti zrakoplovi pa se ne bi smeli uporabljati za komercialno dejavnost.

Odgovor: Spremenjeni predlog je ohranil prvotni predlog za ELA2 in bolj omejil predlog za ELA1. Lastnik bo predložil izjavo o skladnosti in prevzel odgovornost za sprejetje delov na njegovem zrakoplovu.

Stran 14, odstavek št.: (b) pododstavek 10, uskladitev s FAA

Pripomba: CAA se strinja, da agencija, če se s prosilci zunaj nje ne sklenejo posebni dogovori, ne bo mogla delovati kot država projektiranja. To bo zlasti očitno pri proizvodih, ki so v ZDA odobreni kot zrakoplovi v skladu s kategorijo LSA po ICAO, ki se upoštevajo za izdajo spričevala EASA ICAO o plovnosti.

Odgovor: Upoštevano. To vprašanje bi bilo treba dodatno proučiti.

Stran 14, odstavek št.: 2, zadnji stavek

Pripomba: Navedba „Evropski pristop RTC ali TC za zrakoplove LSA ne bo preprečil izvoza evropskih LSA v ZDA, če ti ne bodo imeli individualnih spričeval o plovnosti“ ni popolnoma razumljiva. Treba bi bilo zagotoviti dodatno pojasnilo.

Odgovor: Ta navedba je povezana z navedbami iz sklepa 8130.2F, predstavljenega v navedenem odstavku dela I dokumenta z odzivi na pripombe. Ker tip zrakoplova izpolnjuje pogoje za certificiranje ali ima celo certifikat tipa EASA (z omejitvijo), bi to pomenilo „podobno certificiranje v njegovi državi porekla“.

Zato bi zrakoplov izpolnjeval pogoje za posebno spričevalo o plovnosti v kategoriji LSA.

(16) Avstrijski član odbora agencije

Splošna pripomba/utemeljitev:

Ker *dokument* z odzivi na pripombe še ni bil v celoti objavljen – še vedno manjkata del s pripombami in odgovor agencije (nista na voljo na spletni strani agencije) – menim, da je obdobje za oddajo pripomb prekratko.

Predlog:

Prosi se za podaljšanje roka za oddajo pripomb k temu *dokumentu* z odzivi na pripombe, ker del dokumenta z odzivi na pripombe, ki vključuje pripombe zainteresiranih strani in odgovore agencije, še vedno ni bil objavljen.

Odgovor: Ni sprejeto. Objava dokumenta z odzivi na pripombe v dveh delih ni običajna praksa agencije, vendar je imela to prednost, da je pomagala nadoknaditi nekaj zamude. Veliko pozornosti je bilo namenjeno zagotovitvi točne predstavitev glavnih prejetih pripomb v delu I dokumenta z odzivi na pripombe in oblikovanju osnutka mnenja na podlagi našega pregleda vseh pripomb. Del I je zato upravičena podlaga za pridobitev pripomb k mnenju in verjetno je ta dokument lažje prebrati kot 500 strani 2. dela dokumenta z odzivi na pripombe.

Poddel B

21A.14

Pripomba/utemeljitev/predlog:

Opredelitve iz navedenega odstavka bi morale biti v skladu z opredelitvami, ki se uporabljajo v vseh drugih ustreznih delih izvedbenih predpisov.

Opredelitev zrakoplovov ELA1 mora biti v skladu z opredelitvijo iz dela 21.

Odgovor: Predlog spremembe dela M je predstavljen v tem mnenju.

(c) 7. batni motor

Pripomba: Ali je mogoče postopek certificiranja ELA uveljaviti za vse vrste batnih motorjev, tudi če se ne uporabljajo za proizvode iz 21A14(c), celo za zelo kompleksne motorje s sistemom FADEC in turbopolnilniki?

Odgovor: Sprejeto. Odstavek 21A.14(c) je bil spremenjen, da se dovolijo samo motorji in propelerji, vgrajeni v zrakoplov iz 21A.14(c).

21A.47

Treba je pojasniti, ali je v primeru, ko je agencija odobrila program certificiranja, mogoče prenesti certifikat tipa za zrakoplov, če niso izpolnjene zahteve za upravičenost v skladu s 21A.14 in novi nosilec certifikata tipa nima alternativnega postopka za DOA ali DOA. (Glej tudi 21A.116)

Odgovor: Če agencija odobri program certificiranja, so izpolnjene zahteve za upravičenost. To vključuje sprememba 21A.14.

Prenos pa bi bil možen samo, če bi fizična ali pravna oseba lahko izpolnila obveznosti iz predlagane spremembe 21A.47. (Glej dokument z odzivi na pripombe 2008-06).

Poddel D

21A.98 (a)

Pripomba/utemeljitev:

Navedeni pododstavek ni jasen. Uporaba je – kot je navedeno – zavajajoča in lahko povzroči različne razlage. Razlaga navedenega odstavka v povezavi z 21A.14 lahko zmede prosilce.

Predlog:

Predlaga se uporaba vrstičnih oznak v odstavku o uporabi.

Odgovor: Delno sprejeto. Odstavek je napisan znova za boljšo razumljivost.

Poddel D

21A.98 (b) in (c)

Pripomba

Želimo dati splošno pripombo, da uporaba certifikacijskih specifikacij za splošne odobritve iz navedenega pododstavka ni v skladu z osnovno uredbo 216/2010 in presega pristojnosti agencije.

Odgovor: Predlagana certifikacijska specifikacija za standardna popravila bo vsebovala določena popravila ali spremembe, ne splošnih odobritev. Za pripravo certifikacijskih specifikacij in sprejemljivih postopkov usklajevanja za uporabo v postopku certificiranja je odgovorna agencija (člen 19 osnovne uredbe). Zato se bo za certificiranje standardnih sprememb pripravila ta nova certifikacijska specifikacija.

Poddel L

Pripomba/utemeljitev:

Tega dela se ne podpira, ker povečuje birokratsko obremenitev letalske skupnosti, ki se obravnava v teh zahtevah.

Poddel L naj vsebuje samo področje uporabe, upravičenost, uporabo, izdajo odobritev in prenos odobritev.

Ta poddel ne vsebuje podrobnih zahtev za odobritev DOA in POA. Navede se samo sklicevanje na poddel F, G ali J.

Postopek odobritve naj se ne razlikuje od navedenega poddela; omogoči naj se manj zapletene odobritve organizacij v skladu s poddelom F za proizvodnjo in alternativne postopke za DOA. Navedejo naj se samo zahteve, ki so manj omejevalne od zahtev iz poddelov F, G ali J.

Odgovor: Agencija se strinja, da predlagani poddel–L ne spreminja bistveno posameznih zahtev za DOA in POA. Že v členu 20(2)(b)(ii) osnovne uredbe obstaja možnost prenosa odgovornosti za POA na agencijo. Zato je bilo ugotovljeno, da poddel L ne zagotavlja dovolj prednosti in preveč zapleta predpise, kot je izraženo v tej pripombi. Agencija se je odločila, da predlagani del L umakne.

21A.436 Standardna popravila

Uporaba: Glej pripombo k 21a.98.

Odgovor: Delno sprejeto. Odstavek je napisan znova zaradi izboljšanja razumljivosti.

CS-23 lahki:

Pripomba: Treba bi bilo pojasniti, ali sta predlagana uporaba in tehnična vsebina v skladu s Prilogo 8 ICAO.

Odgovor: CS-23 lahki bi bil v skladu s Prilogo 8 ICAO.