



**Udtalelse nr. 01/2011**  
**fra Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur**  
**af 18. marts 2011**

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

OG

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

*"ELA-proces" og "standardændringer og -reparationer"*

## **Sammenfatning**

Denne udtalelse berører primært almenflyvning og omhandler følgende emner:

Der indføres en forenklet og mere hensigtsmæssig certificeringsproces for ELA-luftfartøjer (European Light Aircraft). En ansøger til et typecertifikat for et ELA1-luftfartøj (f.eks. flyvemaskiner under 1 200 kg) kan påvise dets konstruktionsevne ved brug af et certificeringsprogram. Det vil sikre, at små virksomheder ikke længere skal gennemføre de omstændelige og tidskrævende administrative procedurer for ansøgning om konstruktionsorganisationsgodkendelse (DOA), samtidig med at de gennemfører certificeringsprocessen. Denne ændring vil gavne nye ansøgere til et typecertifikat for et ELA1-luftfartøj.

Begrebet "standardændringer og standardreparationer" introduceres. Det nye begreb indebærer, at konstruktionsgodkendelsesproceduren ikke længere er nødvendig ved ændringer og reparationer, der betragtes som standard. Et katalog med standardændringer og -reparationer indsættes derfor i en ny certificeringsspecifikation (CS). Det nye begreb vil mindske den administrative byrde og samtidig opretholde et højt sikkerhedsniveau. Alle ejere/brugere af små luftfartøjer kan få gavn af denne regel.

I henhold til de nuværende regler skal EASA-formular 1 anvendes ved installation af alle reservedele i et luftfartøj. Nogle dele og apparaturer i ELA-luftfartøjer produceres dog i industrier, der ikke er omfattet af forskrifterne for luftfart. Producenter, der ikke er omfattet af forskrifterne for luftfart, kan ikke frigive disse dele med en EASA-formular 1. Dette er ikke relevant for nye luftfartøjer, fordi godkendelsen af delene i det tilfælde er omfattet af luftfartøjsproducentens produktionsorganisation. Reservedele anskaffes dog normalt direkte fra kilden. For at opfylde kravet om en EASA-formular 1 skal disse dele frigives via godkendte produktionsorganisationer, hvor deres merværdi ikke altid er umiddelbar. Denne udtalelse introducerer muligheden for, at ejere af ELA-luftfartøjer kan acceptere installation af visse dele, der ikke er sikkerhedskritiske, uden en EASA-formular 1. Denne ændring har til formål at reducere den forskriftsmæssige byrde til et hensigtsmæssigt niveau i forhold til sikkerhedsrisiciene.

## Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre bilaget til Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> (i det følgende benævnt "del 21") og navnlig at indføre en forenklet og mere hensigtsmæssig certificeringsproces for ELA-luftfartøjer (European Light Aircraft). Af hensyn til overensstemmelsen med del 21 foreslås det endvidere, at Kommissionen ændrer Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003<sup>2</sup> samt bilagene del M og del 145.
2. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af bestyrelsen<sup>3</sup> for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturet) i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>4</sup> (i det følgende benævnt "grundforordningen").

## II. Høring

3. I det seneste år har aktivitetsniveauet inden for "klassisk" fritidsflyvning og udviklingen af ultralette fly i Europa været dalende. Feedback fra industrien og brugere tyder på, at forskrifterne for sportsfly i stigende grad er blevet for omfattende i forhold til de pågældende aktiviteter og påfører udviklere og producenter af disse typer en tung forskriftsbyrde.
4. Agenturet udarbejdede regelfastsættelsesopgaven MDM.032 for at imødekomme disse indvendinger. Da opgaven er vidtrækkende, udsendte agenturet i 2006 en forhånds-NPA for at drøfte et koncept for bedre regulering inden for almenflyvning. MDM.032-gruppen anvendte feedback fra denne avancerede NPA til at udvikle et koncept for bedre regulering inden for almenflyvning. Dette koncept omhandlede indledende og vedvarende luftdygtighed og udstedelse af licenser til almenflyvning.
5. Agenturet overvejede også den amerikanske luftfartsstyrelses (FAA) indførelse af reglen om lette sportsfly (LSA), som har fremhævet, at harmoniseringen mellem agenturet og FAA er blevet mindre med hensyn til reguleringen af fritidsflyvning. De fleste LSA-typer i USA er af europæisk oprindelse, men disse kan ikke bruges lovligt i EU, medmindre deres startvægt er under 450 kg (og dermed hører under bilag II i grundforordningen), eller de er blevet certificeret som CS-VLA (Very Light Aeroplane) eller til en højere kode.
6. Som en del af konceptet for bedre regulering af almenflyvning blev der drøftet flere muligheder for indledende luftdygtighed i MDM.032-gruppen. Med offentliggørelsen af NPA 2008-07 den 18. april 2008 foreslog gruppen følgende for indledende luftdygtighed:

---

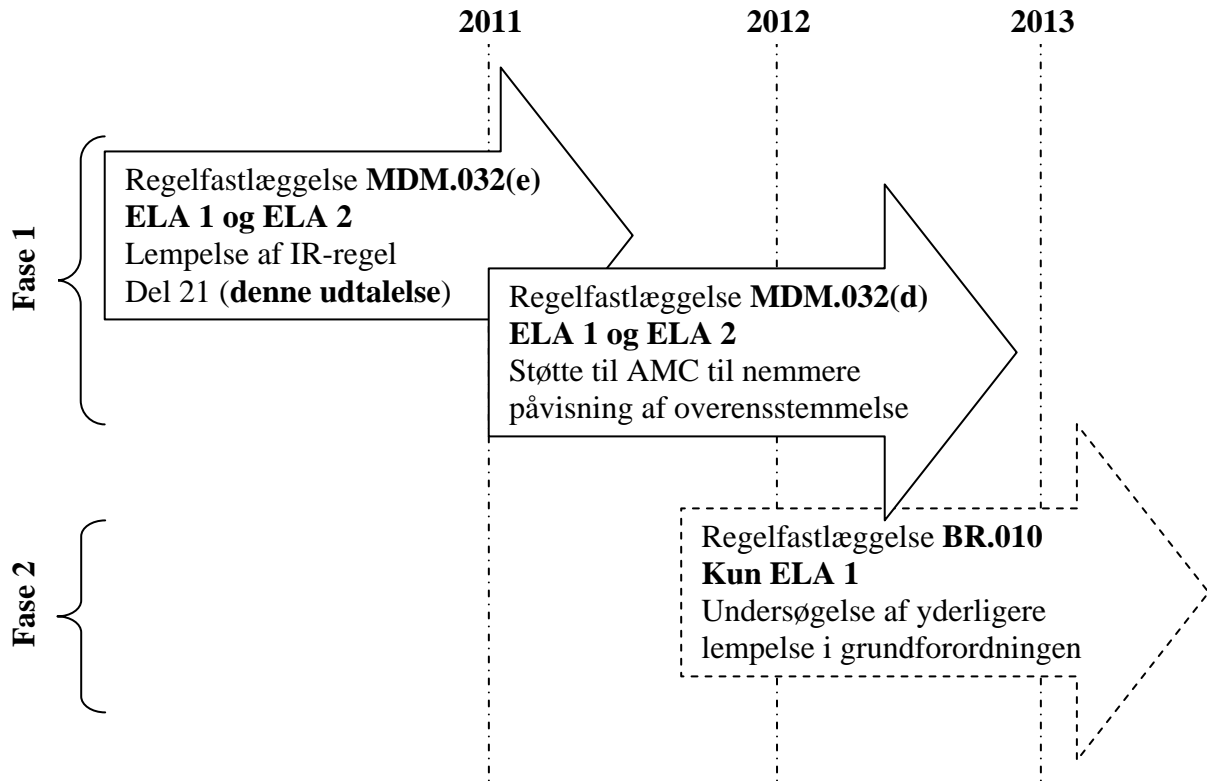
<sup>1</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Senest ændret ved forordning (EF) nr. 1194/2009 af 30. november 2009 (EUT L 321 af 6.12.2009, s. 5).

<sup>2</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1). Forordning som senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 962/2010 af 27. oktober 2010 (EUT L 281 af 27.10.2010, s. 78).

<sup>3</sup> Bestyrelsens beslutning om den procedure, som agenturet skal følge i forbindelse med udarbejdelsen af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale. EASA MB 08-2007 af 11.6.2007 ("proceduren for fastlæggelse af regler").

<sup>4</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1). Forordning som senest ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

- ingen ændring af anvendelsesområdet for bilag II-luftfartøjer (navnlig ultralette) i Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 (i det følgende benævnt "del 21") og fortsat udeladelse af disse luftfartøjer fra forordningens anvendelsesområde
  - udvikling af lettere forskriftsrammer baseret på en ny proces for ELA-luftfartøjer og indførelse af et koncept for standardændringer og -reparationer
  - opdeling af de lettere forskriftsrammer for ELA i to processer:
    - o ELA1 for fly, svævefly eller motordrevne svævefly, der ikke er klassificeret som komplekse motordrevne luftfartøjer op til en maksimal startvægt på **1 200 kg**
    - o ELA2 for fly, svævefly eller motordrevne svævefly, der ikke er klassificeret som komplekse motordrevne luftfartøjer op til en maksimal startvægt på **2 000 kg**.
7. Den nye proces, der foreslås i NPA 2008-07 for ELA, var en betydelig enklere proces for reguleringen af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur. Hensigten var fortsat at udstede typecertifikater for typen og certifikater for det enkelte luftfartøjs luftdygtighed. Det betyder, at den nye proces følger de eksisterende principper i del 21.
  8. Ved fristens udløb den 18. juli 2008 havde agenturet modtaget 843 bemærkninger fra 79 nationale luftfartsmyndigheder, erhvervsorganisationer og private virksomheder.
  9. I mange bemærkninger blev det tilkendegivet, at NPA ikke sikrede det, som de pågældende ønskede, dvs. certificering svarende til certificeringen i USA (LSA-reglen), som ikke omfatter organisationsgodkendelser eller væsentlig inddragelse af FAA. Disse bemærkninger kom dog primært fra interessenter i forbindelse med ELA1-processen.
  10. Agenturet foreslog derefter en vigtig strategisk ændring af forslagene i CRD'et til NPA 2008-07. En parallel regelfastlæggelsesfase 2 blev foreslået, idet en yderligere lempelse af forskriftsrammerne for ELA1-luftfartøjskategorien undersøges i regelfastlæggelsesopgaven BR.010, som ligger tættere på FAA's LSA-regler. Samtidig blev det besluttet at arbejde videre med NPA 2008-07-forslagene for både ELA1 og ELA2 med henblik på så hurtigt som muligt at indføre en forenkling af den eksisterende certificeringsproces inden for del 21.



11. Agenturet besluttede at opdele offentliggørelsen af CRD'et for NPA 2008-07 for tydeligere at videreformidle denne tofasede tilgang og give et omfattende sammendrag af drøftelserne, konklusionerne og det færdige forslag til ændringerne af del 21 med henblik på at forenkle den eksisterende certificeringsproces. Trods negative reaktioner på denne opdeling, som også er anført i bilaget til denne udtalelse, menes det, at det forbedrede høringen vedrørende denne strategi og samtidig sikre en hurtigere proces for de ændringer, der er foreslået i denne udtalelse vedrørende del 21.
12. En separat del II af CRD'et til NPA 2008-07 blev offentliggjort den 25. november 2010 med alle 843 bemærkninger, svar og den færdige tekst til de foreslåede certificeringsspecifikationer for fly i ELA1-anvendelsesområdet på op til 600 kg (CS-LSA). Den nye CS-LSA offentliggøres efter planen i begyndelsen af 2011 og bruger samme industristandarder, som også bruges i FAA's LSA-regler.
13. Som forberedelse til fase 2 (opgave BR.010), som agenturet har foreslået, er der gennemført en undersøgelse af de eksisterende nationale reguleringsordninger for ultralette fly i en række medlemsstater og sikkerhedsrelaterede data. Hensigten er at se, om der kan høstes erfaringer fra reguleringsordninger for luftfartøjskategorier tæt på ELA1-flyene. Resultaterne af denne undersøgelse bruges til at undersøge muligheder i opgave BR.010.
14. Fordelene og ulemperne ved den tilgang til ændring af del 21, som agenturet har valgt, og som foreslås i denne udtalelse er:
  - Forenkling af den eksisterende certificeringsproces for alle luftfartøjer i ELA1- og ELA2-kategorien, samtidig med at typecertifikater eller begrænsede typecertifikater bevarer.

- Ændringerne bliver tilgængelige så hurtigt som muligt via denne regelfastlæggelsesproces.
  - Begrebet "standardændringer og standardreparationer" introduceres for:
    - a. ELA1- og ELA2-luftfartøjer
    - b. fly med en maksimal startmasse på højst 5 700 kg og
    - c. rotorfly med en maksimal startmasse på højst 3 175 kg.
  - Forslaget vurderes ikke at være den optimale løsning for ELA1, og der er behov for ekstra tid til at udvikle et nyt forslag.
  - Forordningen om gebyrer og afgifter, som Kommissionen har vedtaget, er stadig gældende, selv om den i henhold til interessenterne er en væsentlig hindring for certificeringen af nye luftfartøjer og certificeringen af ændringer på eller reparationer af eksisterende luftfartøjer. Det blev foreslået at bruge finansiering baseret på et lille gebyr fra flybilletter svarende til det gebyr, der bruges i USA. En sådan ordning vil sikre finansieringen af EASA-ordningen uden betydelige stigninger i flybilletpriserne.
15. Reaktionerne på CRD 2008-07 del I findes i bilaget til denne udtalelse og omfatter af praktiske hensyn en oversættelse eller et sammendrag af visse reaktioner. I alt syv foreninger fra ELA1-kategorien inden for almenflyvning, seks europæiske myndigheder, FAA og to enkeltpersoner indgav feedback.
16. Navnlig interessenterne inden for ELA1-kategorien er skuffede over det nuværende forslag. Det vil efter deres mening ikke sikre deres gruppe de nødvendige lempelser, og det har desuden taget for lang tid til at udvikle denne ændring. Agenturet har allerede i CRD'et tilkendegivet, at de foreslåede ændringer i del 21 naturligvis ikke er den endelige løsning. Der foreslås derfor en opfølgning med henblik på at revidere disse muligheder, hvis det viser sig nødvendigt at ændre grundforordningen. Dette overvejes dog uafhængigt af forslaget i denne udtalelse.
17. Reaktionerne på CRD'ets del I viser, at den kombinerede konstruktions- og produktionsgodkendelse, der foreslås i en ny subpart L til del 21, vurderes ikke at sikre de fordele, industrien forventer. Det vurderes, at den foreslåede subpart L er for kompliceret. På lang sigt kan det føre til uoverensstemmelser i forhold til de eksisterende subparter til del 21 for DOA og POA. Det vurderes også, at den vil skabe mere bureaukrati. Agenturet overvejede disse reaktioner og konkluderede, at den nye subpart L, som kun gælder for luftfartøjer i ELA1- og ELA2-kategorien, komplicerede del 21 unødigt med ringe eller ingen fordele for organisationerne. Det fremgår også, at forslaget til den kombinerede konstruktions- og produktionsgodkendelse var betinget af den relevante medlemsstats anvendelse af artikel 20, stk. 2, litra b), punkt ii), i grundforordningen. Kun hvis en medlemsstat havde anmodet agenturet om at tage ansvaret for en bestemt produktionsorganisationsgodkendelse i den pågældende medlemsstat, kunne en kombineret godkendelse udstedes. Med eksistensen af artikel 20, stk. 2, litra b), punkt ii), i grundforordningen kan en kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse faktisk allerede udstedes med de nuværende gennemførelsesbestemmelser. Når en medlemsstat har accepteret at anvende denne bestemmelse, kombinerer agenturet tilsynet med POA og DOA og udsteder til sidst én kombineret godkendelse. Den foreslåede subpart L er derfor trukket tilbage.

### III. Indholdet af agenturets udtalelse

18. Med denne udtalelse tages der i videst muligt omfang hensyn til de forslag, der er kommet fra mange interessenter og nationale myndigheder, som deltog i høringen og reagerede på del I i CRD'et til NPA 2008-07. Ændringsforslagene til forordning (EF) nr. 1702/2003 og bilag I (del 21) fra CRD 2008-07 del I er anført nedenfor for hvert punkt. Redaktionelle ændringer er ikke anført udtrykkeligt.

19. **1702/2003**

En definition af ELA1 og ELA2 indføres i artikel 1 for at forbedre læsbarheden af kravene i del 21.

20. **Del 21**

**21A.14 Påvisning af kompetence**

Teksten til del 21 i CRD 2008-07 del I ændrede ukorrekt 21A.14(c), på samme måde som 21A.14(b), med hensyn til motorer og propeller. Dette punkt bør kun tillade certificeringsprogrammet for motorer og propeller, der er installeret i luftfartøjer, som er omhandlet i dette punkt. Punkt 21A.14(b) og (c) korrigeres og forenkles ved hjælp af definitionen af ELA1 og ELA2 i artikel 1.

**21A.35 Prøveflyvninger**

ELA1- og ELA2-luftfartøjer er omfattet af litra b) i overensstemmelse med den færdige tekst i CRD 2008-07 del I.

**21A.90A Anvendelsesområde**

Dette punkt omnummereres, og standardændringer føjes til anvendelsesområdet for denne subpart.

**21A.90B Standardændringer**

Kravet omskrives og omnummereres (i CRD 2008-07 del I, se 21A.98) for tydeligt at adskille godkendelsesprocessen for ændringer fra de standardændringer, der ikke kræver en sådan godkendelsesproces. Teksten forenkles ligeledes ved at bruge de definitioner af ELA1 og ELA2, der indføres i artikel 1.

**21A.112B Påvisning af kompetence**

Der er indsat en henvisning til det nye punkt 21A.14(c) i overensstemmelse med den færdige tekst i CRD 2008-07 del I.

**21A.116 Overdragelse**

Kravet er ændret for ELA1-luftfartøjer i overensstemmelse med den færdige tekst i CRD 2008-07 del I.

**21A.307 Frigivelse af dele og apparatur til installation**

Den færdige tekst i CRD 2008-07 del I indeholdt ukorrekt et litra c), der allerede var omhandlet i litra b). Dette litra udgår derfor.

Kravet er blevet omskrevet ved brug af definitionerne af ELA1 og ELA2 i artikel 1. Der er desuden tilføjet et specifikt identifikationskrav for dele fremstillet under ejerens ansvar.

**SUBPART L – Kombineret godkendelse af organisationer, der er ansvarlige for konstruktion og produktion af luftfartøjer defineret i punkt 21A.14(b) og (c)**

Forslaget til denne nye subpart er trukket tilbage.

**21A.431A Anvendelsesområde**

Dette punkt var uændret i CRD 2008-07, men er nu omnummereret, og standardreparationer er føjet til anvendelsesområdet for denne subpart.

**21A.431B Standardreparationer**

Kravet er blevet omskrevet og omnummereret (i CRD 2008-07 del I, se 21A.436) for tydeligt at adskille godkendelsesprocessen for reparationer fra de standardændringer, der ikke kræver en sådan godkendelsesproces. Teksten forenkles ligeledes ved at bruge de definitioner af ELA1 og ELA2, der indføres i artikel 1.

**21A.432B Påvisning af kompetence**

Kravet er ændret, så muligheden for at bruge et certificeringsprogram til at påvise kompetencen for ELA1-luftfartøjer i overensstemmelse med den færdige tekst i CRD 2008-07 del I inkluderes.

**21A.439 Fremstilling af reparationsdele**

Dette krav blev indledningsvis ændret til at omfatte den nye subpart L. Den er trukket tilbage, og der er derfor ingen ændringer af dette punkt.

**21A.441 Reparationsudførelse**

Dette krav blev indledningsvis ændret til at omfatte den nye subpart L. Den er trukket tilbage. Ordlyden "godkendte vedligeholdelsesorganisationer" erstattes af en henvisning til del M og del 145 med henblik på fjerne utilsigtede begrænsninger af del M og del 145.

**SUBPART P og SUBPART Q**

Ændringsforslagene til punkter i disse subparter er trukket tilbage sammen med tilbagetrækningen af subpart L.

**SEKTION B**

Ændringsforslagene til punkter i disse subparter er trukket tilbage sammen med tilbagetrækningen af subpart L.

21. Ud over ændringen i M.A.501(a), som er indarbejdet i forordning (EF) 1056/2008, foreslås ændringer af Kommissionens forordning (EF) **2042/2003** for at sikre overensstemmelse med forordning nr. 1702/2003. Disse ændringer omfatter den nye definition af ELA1, den nye kategori af dele i 21A.307(b) og indførelsen af standardændringer og standardreparationer.

Artikel 2, litra k), ændres, så definitionen af ELA1 tilpasses den nye definition, der foreslås for forordning nr. 1702/2003 i denne udtalelse. Med disse ændringer kan de nye muligheder i del 21 udnyttes fuldt ud.

**22. Del M****M.A.302 Luftfartøjsvedligeholdelsesprogram**

Litra d) ændres, så instruktioner om vedvarende luftdygtighed, der findes i certificeringsspecifikationerne for standardændringer og -reparationer, indgår i vedligeholdelsesprogrammet.

**M.A.304 Oplysninger i forbindelse med ændringer og reparationer**

Dette punkt ændres, så det omfatter certificeringsspecifikationer, der udstedes af agenturet for standardændringer og -reparationer.

**M.A. 502 Vedligeholdelse af komponenter**

Dette punkt ændres med henblik på at fastlægge de betingelser, hvorunder komponenter, der er omhandlet i 21A.307(b), skal vedligeholdes, og præcisere, at disse komponenter ikke er berettiget til udstedelse af en EASA-formular 1 efter vedligeholdelse.

**M.A. 613 Certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter**



Dette punkt ændres med henblik på at præcisere, at komponenter, der er omhandlet i 21A.307(b), ikke er berettiget til udstedelse af en EASA-formular 1 efter vedligeholdelse.

#### **M.A.614 Vedligeholdelsesrapporter**

Litra b) ændres, så det bliver foreneligt med data anvendt i forbindelse med standardændringer og -reparationer, der ikke følger godkendelsesprocessen i del 21.

#### **M.A.710 Luftdygtighedseftersyn**

Ordlyden af punkt (a)(6) ændres for at sikre overensstemmelse med begrebet standardændringer og -reparationer.

#### **M.A.802 Certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter**

Dette punkt ændres med henblik på at præcisere, at komponenter, der er omhandlet i 21A.307(b), ikke er berettiget til udstedelse af en EASA-formular 1 efter vedligeholdelse.

#### **M.A.902 Luftdygtighedseftersynsbevisets gyldighed**

Ordlyden af punkt (b)(5), ændres for at sikre overensstemmelse med begrebet standardændringer og -reparationer.

### 23. Del 145

#### **145.A.42 Accept af komponenter**

Litra a) ændres, så det omfatter de komponenter, der er omhandlet i 21A.307(c), og de betingelser, hvorunder disse komponenter kan installeres.

#### **145.A.50 Certificering af vedligeholdelse**

Dette punkt ændres med henblik på at præcisere, at komponenter, der er omhandlet i 21A.307(b), ikke er berettiget til udstedelse af en EASA-formular 1 efter vedligeholdelse.

#### **145.A.55 Vedligeholdelsesdokumentation**

Litra b) ændres, så det bliver foreneligt med data anvendt i forbindelse med standardændringer og -reparationer.

#### **145.A.65 Sikkerheds- og kvalitetsstrategier, vedligeholdelsesprocedurer og kvalitetssystem**

Ordlyden af litra b) ændres for at sikre overensstemmelse med begrebet standardændringer og -reparationer.

Köln, den 18. marts 2011

P. GOUDOU  
Administrerende direktør

## BILAG: Reaktionen på CRD 2008-07

(1) Én enkeltperson indgav følgende bemærkninger:

- Det beklages, at det indledende "koncept for bedre regulering" kun har resulteret i justeringer af de nuværende del 21-regler. Disse forslag har visse fordele, men de redder ikke almenflyvning. Det anføres, at et mindre bureaukratisk nationalt system, som f.eks. det tyske "Luftrecht", eller udvidelse af bilag II til 2 000 kg MTOW ville have sikret bedre regulering for almenflyvning.

*Svar: Agenturet har i CRD'et tilkendegivet, at de foreslåede ændringer i del 21 naturligvis ikke er den endelige løsning. Der indledes derfor en opfølgning med henblik på at revidere disse muligheder, hvis det viser sig nødvendigt at ændre grundforordningen. Disse ændringer kan gå i den retning, der foreslås i reaktionen. En ændring af selve grundforordningen vil sandsynligvis tage en del tid.*

- Det nuværende koncept med separate regler for konstruktion, produktion, licenser, vedligeholdelse og operationer vurderes ikke at være hensigtsmæssigt for almenflyvning. Det gør reglerne uoverskuelige og alt for omfattende for de personer og organisationer, der er aktive inden for almenflyvning. Hvorfor kan der ikke fremsættes et forslag om særlige regler for almenflyvning, når der på den anden side kan indføres nye tekniske standarder for specifikke vægtklasser?

*Svar: Når ændringsforslaget gennemføres inden for den nuværende grundforordning, kan principperne ikke ændres. Derfor fastholdes de separate regler for konstruktion og produktion.*

- Organisationer inden for almenflyvning er stadig underlagt alt for høje **gebyrer og afgifter**. Det foreslås at bruge finansiering baseret på et lille gebyr fra flybilletter svarende til det gebyr, der bruges i USA. En sådan ordning vil sikre finansieringen af EASA-ordningen uden betydelige stigninger i flybilletpriserne.

*Svar: Agenturet vil indgive forslaget til Kommissionen til overvejelse.*

- **Påvisning af konstruktionsevne.** Indførelsen af certificeringsprogrammet vurderes at være en forbedring, hvis det holdes på et minimum. AP-DOA var endvidere indledningsvis et relativt mindre bureaukratisk system, men det gennemføres på en sådan måde, at det er uhensigtsmæssigt for små projekter. Det foreslås, at der udvikles en konstruktionsgodkendelse for enkeltpersoner i stedet for en DOA for organisationer.

*Svar: Agenturet anerkender, at de nuværende gennemførelseskrav i forbindelse med konstruktionsorganisationer kan være for krævende for en organisation inden for almenflyvning. Agenturet foreslår derfor i CRD 2008-07, at der udvikles AMC for DOA, så påvisning af overensstemmelse bliver lettere. Det vil sikre, at alle rettigheder bliver tilgængelige for den godkendte konstruktionsorganisation. Forslaget om en konstruktionsgodkendelse for en enkeltperson er ikke blevet overvejet i denne fase, fordi EASA's tilgang er baseret på organisationsgodkendelser.*

- **Dele, der ikke kræver en EASA-formular 1.** Dette er et godt tiltag.

Spørgsmål: Hvorfor kræves der en godkendelse ved installation af godkendt udstyr, når det også omfatter instruktioner om installationen? Processen for og omkostningerne i forbindelse med installationsgodkendelse hindrer indførelsen af moderne udstyr, som f.eks. FLARM, der kan forbedre sikkerheden. Hvor mange ulykker i dag kan tilskrives tekniske årsager?

*Svar: Agenturet takker afsenderen af bemærkningen for hans støtte til forslaget. Det bekræftes, at installation af "standardændringer" skal gøres nemmere i forbindelse med almenflyvning.*

Derfor er det medtaget i dette forslag (se næste afsnit). Agenturet er enig i, at de fleste ulykker inden for almenflyvning skyldes operationelle forhold.

- **Standardændringer og -reparationer.** I princippet understøttes denne udvikling. Den konkrete måde resulterer dog i en bureaukratisk løsning. FAA AC 43-13 er et pragmatisk dokument, og behovet for en ny certificeringsspecifikation støttes ikke.

*Svar:* Agenturet foreslår, at der indføres en ny certificeringsspecifikation, som omfatter standardændringer og -reparationer, hvis indhold bruger data fra FAA AC 43-13. Den har dog ikke samme retlige status som FAA Advisory Circular, fordi den nye certificeringsspecifikation indeholder detaljerede reparationer og ændringer, der ikke kræver en godkendelsesproces. Processen i forbindelse med udvikling og udstedelse af denne certificeringsspecifikation kan virke bureaukratisk. Den giver dog agenturet mulighed for at offentliggøre godkendte konstruktioner inden for agenturets kompetence, som kan gennemføres uden godkendelse af hver enkelt standardreparation eller -ændring.

(2) British Gliding Association og European Gliding Union har indgivet identiske reaktioner:

**Standardændringer og -reparationer.** Selv efter ændringerne med hensyn til LSA benyttes det forenkede retlige udgangspunkt i del 21, at ALLE ændringer af et luftfartøj har indvirkning på typecertificeringsgrundlaget for luftfartøjets luftdygtighed, uanset hvor små disse ændringer er. Den fulde proces, inkl. DOA, anvendes i forbindelse med installation af sportsudstyr, hvilket er dyrt og uhensigtsmæssigt i betragtning af udstyres absolut minimale indvirkning på sikkerheden. Den foranstaltning, der foreslås i NPA via den foreslåede certificeringsspecifikation for standardændringer og -reparationer, er særdeles velkommen, men skal overvejes sammen med yderligere foranstaltninger, som f.eks.

- o ny definition inden for ELA, der gør det muligt at gennemføre en begrænset kategori af ændringer efter ejerens, vedligeholdelsespersonalets, den lokale sammenslutnings eller NAA's skøn
- o mere fleksibilitet inden for del 21 – primært via AMC-vejledninger
- o levering af yderligere og mere målrettet vejledning til NAA'er via "MB"-regler i del 21
- o minimalistisk tilgang til ny DOA-akkreditering for at integrere sådanne ændringer på en økonomisk og forholdsmæssig måde
- o anerkendelse af, at denne aktivitet faktisk er mere hensigtsmæssig for "Vedvarende luftdygtighed" i del M, og at rettighederne for en relevant del M-organisation kan accepteres i disse tilfælde
- o samlet vedtagelse af den eksisterende vejledning vedrørende den nye certificeringsspecifikation for standardændringer og -reparationer.

Det primære problem er de laveste niveauer af ændring, der medfører ændringsforanstaltninger. I dag kræves der en mindre ændring selv ved flytning af et instrument inden for dets panel. Den faktiske definition af det niveau, hvor en "ændret installation" berettiger til statussen "mindre" ændring, skal stadig drøftes.

*Svar:* Agenturet anerkender, at den foreslåede ændring af del 21 og indførelsen af en ny certificeringsspecifikation for standardændringer og -reparationer har sine begrænsninger, fordi den stadig er inden for princippet om godkendelse af alle ændringer. Dette skyldes dog den nuværende grundforordning. Det foreslås, at fase 2 i en "bedre regulering af almenflyvning", der gennemføres via opgave BR.010, omhandler de muligheder, der foreslås i bemærkningen. Den foreslåede ændring af del 21 og indførelsen af standardændringer og -reparationer er et redskab,

der i forbindelse med ændringer, som kræver godkendelse, vurderes at understøtte generel og standardiseret indførelse af ændringer i en mindre krævende proces.

**Påvisning af kompetence til godkendelse (DOA, POA og DOA/POA).** Den lovgivningsmæssige opdeling i kategorier for konstruktion, indledende luftdygtighed, vedvarende luftdygtighed, reparation og vedligeholdelse har ført til et stort antal godkendelser, der er helt uforholdsmæssige for foreninger, små og mellemstore virksomheder og hobbybetonede "industrier" i forbindelse med fritids- og almenflyvning. NPA foreslår følgende foranstaltninger, der ikke tager højde for det grundlæggende forenkede behov og i stedet benytter flere fremgangsmåder.

**Tilpasset certificeringsprogram.** Dette giver tilsyneladende konstruktører mulighed for at konstruere først og derefter forhåbentlig opnå retrospektiv godkendelse, når der er opnået tilstrækkeligt fremskridt og tilstrækkelig vished. Flexibiliteten ændrer tilsyneladende kun rækkefølgen for indgivelse af ansøgningerne om godkendelse uden at berøre den samlede administrationsbyrde. Det beklages, at det "alternative koncept" ikke bevares for ændringer af typecertifikatet.

Påvisning af produktionsevne. CRD'et omhandler generelle forhold vedrørende den "forenkede" proces uden specifikke forenklinger.

*Svar: Der sker ingen forenkling af reglen for POA. Agenturet agter dog at udforme en AMC, så det bliver lettere at påvise overensstemmelse for ELA 1 og ELA 2.*

**Kombineret DOA/POA.** Dette er den mest lovende af alle disse "påvisning af kompetence"-foranstaltninger. Værdien kan dog let gå tabt mellem EASA og en ikke-samarbejdsvillig NAA. Men hvordan tilpasses NAA's og EASA's roller i den "forenkede" proces?

Det bemærkes, at mange europæiske svæveflyvirksomheder, der tidligere var akkrediteret med fulde nationale godkendelser, ikke har opnået del 21-godkendelse angiveligt på grund af kompleksiteten og udgifterne i forbindelse med del 21-systemet. Kan det forventes, at en eller flere af de ovennævnte muligheder vil give dem mulighed for at opnå hurtig godkendelse? Som forening på området for fritidsflyvning finder vi, at den kombinerede DOA-/POA-proces er den mest sandsynlige kandidat.

*Svar: Idéen bag certificeringsprogrammet er at tillade typecertificering uden krav om en DOA eller AP-DOA for ELA1. Det anerkendes, at dette i begyndelsen kun forenkler den indledende typecertificering og ikke sikrer de DOA-rettigheder, der kan mindske byrden i forbindelse med den fortsatte understøttelse af typecertificeringen. Derfor er den forenkede AMC udviklet for at opnå DOA.*

*NB: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

**Dele uden formular 1.** Der er ikke tilstrækkelig begrundelse for forslaget i CRD'et om at reducere omfanget af dele, der ikke kræver en EASA-formular 1. Det angivne behov for at udvikle en forordning, der er harmoniseret med kommerciel luftfart, er ikke logisk eller rimeligt.

Produktionen af relevante flyskrogsdele og lokale støttestrukturer fra sporbare råmaterialer kontrolleres i forvejen mere end rigeligt af det kvalificerede vedligeholdelsespersonale og certificeringsmyndighedens ansvarlige embedsmænd for luftfartøjet, for så vidt angår del M. Der er allerede indført den nødvendige registrering i arbejdsark og servicebøger, hvad angår oprindelsen af udstyr, der findes i handelen, og udviklingen af mindre flyskrogsdele i

overensstemmelse med producenternes anbefalinger, i del M, og dette er fuldkommen tilstrækkeligt til at opfylde sikkerhedsbehovene i denne sektor og endda også til i sjældne tilfælde at føre et luftfartøj tilbage til kommerciel drift.

Indførelsen af en regel, der er hensigtsmæssig for fritids- og almenflyvning afhænger alene af den detaljerede gennemførelse af dette vejledende materiale og anvendelsesområdet for disse rettigheder.

*Svar: Forslaget om dele uden en EASA-formular 1 overskrider anvendelsesområdet for dele, der er produceret til vedligeholdelse. Anvendelsesområdet er åbent for alle dele med undtagelse af dele og apparatur med begrænset levetid, dele af den primære struktur og dele af flyvestyringerne. Denne begrænsning af anvendelsesområdet indføres for at kontrollere sikkerhedsrisiciene og tillade anvendelse i kommerciel drift.*

**Kvalificerede organer.** Medtagelsen af muligheder for kvalificerede organer for små og mellemstore virksomheder og fritidsforeninger er et vigtigt tiltag, som kan reducere administrationsomkostningerne, og er i sig selv glædeligt. Det frygtes, at de komplekse regler og den manglende inddragelse på bestyrelsesniveau kan overskygge fordelene ved et kvalificeret organ, som alene er til nytte for fritids- og almenflyvning generelt og ansøgerne i særdeleshed. Det kvalificerede organ bør kunne tilpasses de maksimale rettigheder for de valgte roller, og det bør kun kræves, at det kvalificerede organ samarbejder med én modpart på myndighedssiden. Den kommercielle levedygtighed af det kvalificerede organs aktiviteter skal overvejes nøje.

*Svar: Vi anerkender usikkerheden med hensyn til processen for kvalificerede organer for agenturet og foreslår derfor den forenkede AMC til den nuværende reguleringsstruktur for DOA.*

*De fremtidige myndighedskrav AR GEN.205 (se CRD'et til NPA 2008-22(b) og 2009-02(d) offentliggjort den 4. oktober 2010) definerer, hvordan kompetente myndigheder kan bruge kvalificerede organer. Dette gælder også for POA, når de relevante regler fra del 21 er gennemført i del AR. Udtalelsen om dette forventes i 2013 (se regelfastlæggelsesopgave MDM.060).*

(3) CAA, Nederlandene:

(Side 6, punkt 1) Det forespørges, om forslaget om via driftsreglerne at begrænse luftfartøjer til luftfartøjer, der er omfattet af TCDS, kan gennemføres uden et enormt efterslæb med at ændre TCDS'er for luftfartøjer, der er certificeret før EASA. En række TCDS'er angiver ikke specifikt anvendelsesområdet ud fra luftdygtighedsbestemmelserne.

*Svar: Der er tilsyneladende opstået en misforståelse med hensyn til hensigten i CRD'et. Man forventede, at spørgsmålet om motor- og propelypecertifikat ville blive for restriktivt, og derfor foreslog gruppen RTC som en løsning. På daværende tidspunkt blev der udtrykt bekymring for, at RTC ville begrænse anvendelsen i ikke-kommerciel drift. I forslaget til driftsreglerne forudsættes det, at luftfartøjerne kræver en CofA eller begrænset CofA, og at det ikke medfører almene begrænsninger med undtagelse af dem, der er anført i deres dataark. Brugen af RTC har derfor ingen konsekvenser. Der planlægges ingen efterfølgende ændring af eksisterende TCDS'er.*

CS-VLA. Det foreslås, at CS-VLA ændres til 900 kg i overensstemmelse med CS-22.

*Svar: Denne bemærkning overvejes i den specifikke regelfastlæggelsesopgave VLA.008.*

(Side 11) Det accepteres ikke, at den reducerede og forenkede certificeringsproces for "amatørfremstillede" reservedele godkendes for luftfartøjer, der bruges til CAT.

*Svar: Agenturet finder stadig, at der opretholdes et passende sikkerhedsniveau, idet disse dele ikke er dele af den primære struktur, dele af flyvestyringerne eller dele med begrænset levetid.*

(Side 14 øverst) Det er uklart, hvordan EASA kan optræde som repræsentant for konstruktionsstaten for luftfartøjer, der er konstrueret i USA, uden formel overdragelse af typecertifikatet og konstruktionsansvaret i henhold til ICAO.

*Svar: Agenturet skal nøjere undersøge spørgsmålet om "konstruktionsstaten", fordi anvendelsesområdet for US-LSA er op til 600/650 kg, og derfor er disse RTC'er ikke i overensstemmelse med ICAO, fordi den nedre grænse i henhold til bilag 8, del 5, er 750 kg, og ICAO's bilag 8 kun omhandler typecertifikater.*

CAA-NL har følgende bemærkninger til den endelige tekst i del 21:

**21A.98 Standardændringer.** Som litra a) er formuleret nu, kan svævefly og motorsvævefly med en MTOM > 2 000 kg ikke anvende standardændringer, mens CS-23-fly kan bruge disse op til MTOM < 5 700 kg. Det ville være logisk at medtage denne mulighed for alle svævefly og motorsvævefly under 5,7 t.

Foreslået tekst:

Anvendelsesområde: Dette punkt finder kun anvendelse på fly med en maksimal startmasse (MTOM) under 5 700 kg, rotorfly med en MTOM under 3 175 kg, svævefly og motorsvævefly med en MTOM under 5 700kg samt balloner og luftskibe som defineret i punkt 21A.14(b) eller 21A.14(c).

*Svar: Agenturet forventer ikke standardændringer for sådanne svævefly og motorsvævefly, der i vid udstrækning overskrider de nuværende svæveflykonstruktioner.*

### **21A.307 Frigivelse af dele og apparatur til installation**

Den foreslåede ændring af anvendelsesområdet for dele uden EASA-formular 1 afspejles ikke i den endelige tekst i 21A.307(b) og (c).

*Svar: Accepteret. Litra c) var bevaret ved en fejl og slettes.*

### **21A.353 Berettigelse**

Bestemmelserne i (b)5 og (b)6 er uklare.

Foreslået tekst:

b) For kombineret konstruktions- og produktionsorganisationsgodkendelse skal en ansøger have eller have ansøgt om:

5. hvorvidt godkendelse i henhold til denne subpart inden for et defineret arbejdsomfang er relevant med det formål at påvise overensstemmelse med en bestemt konstruktion. Nr. 6 udgår.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.359 Konstruktionssikringsystem**

a) Konstruktionssikringsystemet bør være et **dokumenteret** system. Indsæt ordet "dokumenteret" inden konstruktionssikringsystem i den første sætning.

a) 2. De forpligtelser, der skal opfyldes, skal være i overensstemmelse med denne **del**, og forpligtelserne for konstruktionsindehaveren skal opfyldes (f.eks. 21A.3). Erstat "subpart" med "del".

b) Teksten til udstedelse af en overensstemmelseserklæring til agenturet skal angives her, som den er formuleret i 21A.239(b). Denne erklæring kræves i 21A.381(b) og 21A.385(d).

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.361 Produktionskvalitetssystem**

a) Kvalitetssystemet bør være et dokumenteret system. Indsæt ordet "dokumenteret" inden kvalitetssystem i den første sætning.

b)(ix) Dette punkt kan slettes, da den godkendte organisation er ansøgeren eller konstruktionsindehaveren.

b) sidste sætning: Her henvises der kun til dele med begrænset levetid, mens der i 21A.307 også indrømmes særbehandling til dele af den primære struktur og dele af flyvestyringerne, der normalt defineres som kritiske dele.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.363 Redegørelse**

Alle punkter: For at sikre ensartethed og klarhed medtages henvisningerne til selve punkterne i 21A.365 som i 21A.143.

a)11. En beskrivelse af organisationseftersyns- og **kvalitetssystemet** og de tilknyttede procedurer. Indsæt ordet "kvalitets". Som nævnt i punkt 4 på side 8 i teksten blev den foreslåede lempelse for produktionsdelen af godkendelsen ikke bevaret, og der kræves også et kvalitetssystem i 21A.361.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.365 Godkendelseskrav**

c) 2. Erstat "subpart" med "del", idet organisationer skal forblive i overensstemmelse med alle krav i del 21.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.367 Ændringer af den godkendte organisation**

a) Efter udstedelse af en organisationsgodkendelse enhver ændring af organisationen, især ændringer af konstruktionssikringssystemet eller organisationseftersyns- **og kvalitetssystemet**. Indsæt ordene "og kvalitets" (se 21A.363(b)11 for begrundelse).

Indsæt teksten i 21A.147(b), idet den kompetente myndighed eller agenturet måske vil benytte denne mulighed ved organisationsændringer.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.381 Konstruktionsrettigheder**

Bestemmelserne i (c)4 og 5 er uklare.

c) 6 er ikke i overensstemmelse med 21A.710(a). Teksten bør ændres i overensstemmelse med 21A.263(c)6 og 7.

d) Denne del kan udgå, da den er omhandlet i 21A.47.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.383 Produktionsrettigheder**

c) Henvisningen til 21A.307 skal udgå som i 21A.163(c).

e) Dette bør også omfatte rettigheder til at udstede en PtF. Teksten bør ændres i overensstemmelse med 21A.163(e). Dette udløser også en ændring af 21A.711, så der medtages en henvisning til dette punkt.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*

### **21A.385 Indehaverens forpligtelser**

j) 1 Indledningen ændres til: "Systemet under i) skal omfatte alle tilfælde, hvor ... Eftersom organisationen er både konstruktionsindehaver og produktionsorganisation, er dette et internt anliggende.

j) 2 Fra "Hvor indehaveren af den kombinerede ..." kan dette ikke være tilfældet, da denne godkendelse kun gives til organisationer, der har eller har ansøgt om konstruktionsgodkendelsen. Teksten slettes.

k) Slet "ikke mulig".

n) Henvisningen til 21A383(f) er ikke korrekt, idet (f) ikke findes.

o) Indsæt teksten fra det nuværende punkt 21A165(k). Dette er nødvendigt, inden en PtF kan udstedes.

*Svar: På baggrund af reaktionerne på CRD'et og reaktionerne fra den interne høring på denne udtalelse har agenturet konkluderet, at den nye subpart L vedrørende kombineret konstruktions- og produktionsgodkendelse skal trækkes tilbage. Agenturet konkluderede, at det ikke ville sikre fordele, og at muligheden for at få disse godkendelser udstedt af agenturet allerede var omhandlet, når artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i grundforordningen fandt anvendelse.*



**21A.436 Standardreparationer**

Se bemærkningen under 21A.98.

*Svar: Ikke accepteret. Se svaret til 21A.98.*

**21A.711(b) og (c)**

Henvisning til 21A.381 og 21A.385 bør medtages.

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

**(4) DGAC-France**

Lige fra begyndelsen har DGAC-France været stærk tilhænger af ELA-projektet. DGAC-France glæder sig over at have læst CRD 2008-07 del I og støtter EASA's forslag.

ELA imødeses af sektoren for almenflyvning. Da nogle ELA-programmer allerede er indledt, bør reglen, certificeringsproceduren og AMC gennemføres så hurtigt som muligt for at sikre gennemførligheden af disse programmer og standardisering i Europa.

*Svar: Agenturet takker DGAC-France for deres støtte. En liste over foranstaltninger, der skal gennemføres, som DGAC-France har indgivet, vil blive anvendt til at organisere opfølgningen på MDM.032 og BR.010.*

På side 5/28 er det anført, at TCH skal ansøge om ELA-ordningen. Vi forstår konceptet for de nye produkter. Luftfartøjsejere skal dog have mulighed for at bruge ELA-reglerne i forbindelse med brugte produkter.

*Svar: Denne observation er korrekt, og den foreslåede ordlyd i del 21 begrænser ikke anvendelsesområdet til nye luftfartøjer eller TCH.*

Tekniske betingelser for motor og propel

På side 5/28, (a) 2, bemærkes de, men de findes ikke. Af hensyn til standardisering skal de offentliggøres af EASA.

*Svar: Accepteret. Inden for rammerne af fase 2-opgaven skal disse tekniske krav angives og offentliggøres. I dag findes de kun for svævefly og VLA i de respektive luftdygtighedsbestemmelser. (Subpart H og J til CS-22 og henvisning i CS-VLA til disse subparter).*

Harmonisering af CS-VLA/CS-22

På side 6/28 og 7/28, (b) 2 (2. og 4. punkt) har vi læst nogle andre totalvægtgrænser for CS-VLA og CS-22. Disse bør harmoniseres til 900 kg.

*Svar: Denne bemærkning overvejes i den specifikke regelfastlæggelsesopgave.*

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

EFLEVA tilkendegiver, at det er vanskeligt at fremsætte bemærkninger til CRD del I uden de detaljerede bemærkninger.

I fase 2 støttes BR.010, men det er dog meget sent at gøre det.

Det accepteres, at der ikke kræves en TC for motor og propeller for visse ELA-luftfartøjer.

EFLEVA er enig i og glæder sig over forslaget om at hæve den øvre grænse for ELA1 til 1 200 kg.

EFLEVA støtter indførelsen af disse nye CS'er og revisionerne af de eksisterende CS'er. Det understreges dog, at industrien har brug for, at disse CS'er udstedes så hurtigt som muligt.

EFLEVA glæder sig over agenturets forslag om at tillade forenklede metoder til at overholde subpart J i del 21, da dette vil begrænse den krævede inddragelse af agenturet i godkendelsen af ændringer og reparationer, hvilket vil mindske omkostningsbyrden.

EFLEVA er enig i konceptet for kombineret DOA-/POA-certificering, hvis dette reducerer omkostningsbyrden for små konstruktions- og produktionsvirksomheder.

EFLEVA støtter konceptet for kvalificerede organer, som tildeles specifikke certificeringsopgaver.

EFLEVA er dog bekymret over, at proceduren for indkaldelse af bud via EASA's websted ikke er tilstrækkelig til at underrette potentielle ansøgere.

EFLEVA støtter agenturets hensigt om at harmonisere reglerne med USA's regler, hvad angår kravene til indledende luftdygtighed for lette sportsfly (LSA). Forslagene i CRD'et viser dog, at eksporten af EU-fly til USA er forholdsvis direkte, mens fly fra USA skal opfylde yderligere certificeringskrav ved eksport til EU. Dette medfører ekstra omkostninger for de amerikanske producenter og indfører en unødvendig hindring for salget af amerikanske fly i EU.

EFLEVA glæder sig over forslaget om at indføre en ny CS for standardændringer og -reparationer med udgangspunkt i (AC)43-13. Igen opfordrer EFLEVA indtrængende agenturet til hurtigt at indføre denne CS, da det vil hjælpe med at mindske/fjerne omkostningerne til godkendelse af ændringer og reparationer.

*Svar: Agenturet takker for støtten og har foreslået en række opfølgingsopgaver (f.eks. MDM.032(d) og BR.010) i overensstemmelse med den offentliggjorte regelfastlæggelsesplan. Vi undersøger, hvordan disse opgaver kan fremskyndes, når det er muligt.*

#### (6) European Sailplane Manufacturers

European Sailplane Manufacturers udtrykker skuffelse over den ændring, der aktuelt foreslås som følge af opgave MDM.032, der har taget alt for længe og ikke har opfyldt det endelige mål, sektoren for almenflyvning har så stort brug for.

Det gentages, at der skal gøres noget med hensyn til gebyr- og afgiftsforordningen for almenflyvning, fordi dette er skadeligt for sektoren for almenflyvning.

**Påvisning af konstruktionsevne.** De nuværende muligheder, dvs. certificeringsprogram, alternative procedurer for DOA (APDOA) og fuld DOA, ændres ikke ved dette forslag og hjælper derfor ikke industrien. En fuld DOA vurderes stadig ikke at være økonomisk overkommelig, og det foreslås derfor, at der indføres rettigheder til APDOA, der giver incitament til at starte med APDOA og måske senere opgradere til en fuld DOA.

*Svar: Agenturet anerkender, at de nuværende gennemførelseskrav i forbindelse med konstruktionsorganisationer kan være for krævende for organisationer inden for almenflyvning. Agenturet foreslår derfor i CRD 2008-07, at der udvikles AMC for DOA, så påvisning af overensstemmelse bliver lettere. Det vil sikre, at alle rettigheder bliver tilgængelige for den godkendte konstruktionsorganisation.*

**Standardændringer og -reparationer.** Indførelsen af standardændringer og -reparationer støttes. Der er dog ikke fuld forståelse for behovet for at indføre en ny CS. Indførelsen bør ske så hurtigt som muligt og på en pragmatisk måde. European Sailplane Manufacturers støtter dette arbejde.

*Svar: Agenturet foreslår, at der indføres en ny certificeringsspecifikation, som omfatter standardændringer og -reparationer, der bruger data fra FAA AC 43-13. Den har dog ikke samme retlige status som FAA Advisory Circular, fordi CS'en indeholder detaljerede reparationer og ændringer, der ikke kræver en godkendelsesproces. Processen i forbindelse med udvikling og udstedelse af denne CS kan virke bureaukratisk. Den giver dog agenturet mulighed for at*

offentliggøre godkendte konstruktioner inden for agenturets kompetence, som kan gennemføres uden godkendelse af hver enkelt standardreparation eller -ændring. Dette vil angiveligt sikre nemmere gennemførelse.

**Ændringer af CS-LSA.** Indførelse af en specifik CS baseret på ASTM-standarder for lette sportsfly støttes. Disse nye bestemmelser bør klart finde anvendelse på disse luftfartøjer og ikke skabe tvetydighed med hensyn til anvendelsen for andre eksisterende luftdygtighedsbestemmelser, som f.eks. CS-VLA eller CS-22.

*Svar:* CS-LSA finder kun anvendelse på fly og derfor ikke på svævefly. Lette sportsfly er pr. definition motordrevne fly, der måske har gode svæveegenskaber, men som ikke er konstrueret til det formål.

**Kvalificerede organer.** En central og vigtig indvending fra svæveflyproducenter er mangelen på personale i EASA og akkrediterede NAA'er med indgående kendskab til små luftfartøjer.

Meget ofte skyldes problemerne blandt producenterne i vores sektor ikke forkerte regler, men forkert anvendelse af disse regler. Kvalificerede organer er en mulig løsning på denne mangel på specifik opmærksomhed på og kendskab til sektoren for små luftfartøjer. Der bør stilles følgende krav til kvalificerede organer:

- organisationen bør have erfaring med eller baggrund i små luftfartøjer
- sproget bør om nødvendigt være det samme som ansøgerens modersmål
- tendensen til endnu mere bureaukrati skal vendes
- opdelingen af opgaver og godkendelser skal modarbejdes
- ideelt set skal organisationen overvåge alle produkter og organisationer inden for samme virksomhed
- ansøgeren skal om muligt have ret til at vælge, hvor disse opgaver udføres
- sidst, men ikke mindst, skal processen være økonomisk overkommelig sammenlignet med typiske produktpriser.

*Svar:* Vi anerkender usikkerheden med hensyn til processen for kvalificerede organer for agenturet og foreslår derfor den forenkede AMC til den nuværende reguleringsstruktur for DOA som en hurtig løsning. Ovennævnte krav svarer til det rationale, der er anført i NPA'en, og fremhæver de mulige fordele ved anvendelsen af kvalificerede organer.

**Dele uden en formular 1.** Producenterne ville glæde sig over den ekstra fleksibilitet, som dette koncept tilføjer, men dette afhænger i høj grad af AMC, der beskriver, hvordan overensstemmelse med godkendte data påvises. European Sailplane Manufacturers støtter udviklingen af denne AMC.

*Svar:* Agenturet sætter pris på tilbuddet om støtte.

**Et svævefly er ikke et fly.** Svæveflyproducenterne finder, at der bør indsættes en bemærkning om, at svævefly ikke er flyvemaskiner og derfor ikke er komplekse motordrevne luftfartøjer i denne udtalelse, i stedet for at ændre definitionen i grundforordningen.

*Svar:* Vi forstår muligheden for denne fortolkning af jetdrevne svævefly og vil overveje en præcisering via AMC til del 21 (se opgave MDM.032(d)).

**Luftfartøjstypecertifikat uden motor og/eller propeltypecertifikat.** Muligheden for et begrænset TC støttes. Der bør dog være mulighed for et fuldt TC for svævefly med ikke-certificerede motor og propeller. Dette vil fremme udviklingen af mere effektive og mindre støjende fremdriftsmidler.

Svar: Dette overvejes som en del af opgave BR.010.

(7) FAA

FAA har gennemgået CRD'et og har ingen bemærkninger.

Svar: Noteret.

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

**Dele uden en formular 1.** Muligheden for ELA1-luftfartøjer bør udvides til foreningsejede svævefly, ikke kun ejeren.

Svar: En fortolkning svarende til fortolkningen i del M kan indføres i AMC.

**Kvalificerede organer.** FFVV agter at blive kvalificeret organ for svævefly med et specifikt anvendelsesområde, når dette bliver muligt. FFVV har specifikke bekymringer og idéer med hensyn til gennemførelsen, der omhandler sikkerheden og mindsker bureaukratiet.

Svar: Vi anerkender usikkerheden med hensyn til processen for kvalificerede organer for agenturet og foreslår derfor den forenklede AMC til den nuværende reguleringsstruktur for DOA som en hurtig løsning.

(9) Federal Office of Civil Aviation (FOCA), Schweiz

**Kvalificerede organer.** Der kræves omfattende og utvetydig vejledning vedrørende de kompetencer, der er nødvendige for at udføre certificeringsopgaver. Hvad angår "bekræftelse af compliancefunktion" (svarer til CVE-funktionen), skal de krævede kvalifikationer og forpligtelser defineres i AMC'en/det vejledende materiale.

Svar: Vi anerkender usikkerheden med hensyn til processen for kvalificerede organer for agenturet og foreslår derfor den forenklede AMC til den nuværende reguleringsstruktur for DOA som en hurtig løsning.

**Ændringer af CS-LSA.** Det præcise indhold af CS-LSA kendes ikke, men FOCA har detaljerede bemærkninger med hensyn til de ASTM-standarder, der er omhandlet i NPA'en, som angivet i yderligere detaljer i denne reaktion.

Svar: CS-LSA er baseret på den gældende ASTM-standard og er suppleret med krav og AMC, der medvirker til at påvise overensstemmelse. CS-LSA er en del af CRD 2008-07 del II.

FOCA har følgende bemærkninger til den endelige tekst i del 21:

21A.14

a) Nuværende tekst i del 21, 21A.14(b) er "... propel med fast eller justerbar pitch".

Slettet tekst i CRD er "... propel med fast eller variabel pitch".

Ny tekst i CRD er "... propel med fast eller variabel pitch".

Teksten i CRD'et skal være i overensstemmelse med den nuværende tekst i del 21.

Svar: Accepteret. Ændringen af del 21, som er indført ved forordning nr. 1194/2009, er ikke indarbejdet i CRD'et.

b) I forslag til 21A.14(b) og 21A.14(c) angives anvendelsesområdet som fly med en maksimal startmasse på under 2 000 kg/1 200 kg, der ikke er klassificeret som "komplekse motordrevne luftfartøjer". Baseret på grundforordningens artikel 3, litra j), klassificeres luftfartøjer med en maksimal startmasse på under 2 000 kg/1 200 kg automatisk som "ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer". Det foreslås, at teksten "der ikke er klassificeret som "komplekse motordrevne luftfartøjer" slettes fra 21A.14(b) og 21A.14(c)".

Svar: Henvisningen til komplekse motordrevne luftfartøjer bevares, da jetfremdrift alene er nok til at kvalificere som "komplekse".

c) Foreslået 21A.14(c) omfatter:

7. en stempelmotor

9. en propel

Dette er en betydelig lempelse af det nuværende krav, da påvisningen af kompetence for certificering af disse produkter tilsyneladende begrænses til godkendelsen af et certificeringsprogram uanset f.eks. konstruktionens motoreffekt eller propeltype (en stempelmotor kan tilsyneladende certificeres i henhold til bestemmelserne i 21A.14(c) og derefter installeres i et luftfartøj med en MTOM > 1 200 kg). Vi mener ikke, at dette er tilstrækkeligt, og at anvendelsesområdet for 21A.14(c)7 og 9 skal begrænses.

Svar: *Acceptor*.

21A.307 (b) og (c)

a) 21A.307 (b) og (c) er tilsyneladende modstridende. Teksten skal ændres eller præciseres.

b) I den foreslåede tekst begrænses kravet til tilfælde under luftfartøjsejerens ansvar ved installation i det pågældendes luftfartøj. Denne erklæring giver anledning til flere spørgsmål.

Indfører dette krav begrænsninger for, hvem der må flyve luftfartøjet?

Hvilket krav gælder for et luftfartøj med en maksimal startmasse på højst 1 200 kg, der benyttes på en flyveskole? 21A.307(a)?

Hvis ja, er dette utilstrækkeligt, da hensigten bør være at have mulighed for at angive, at et produkt er "produceret i overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata og er i driftssikker tilstand" uden at pålægge besværlige krav om udstedelse af en EASA-formular 1.

I henhold til det foreslåede 21A.307(c) tillades alle dele (herunder dele og apparatur med begrænset levetid, dele af den primære struktur og dele af flyvestyringerne), der er "produceret i overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata under luftfartøjsejerens ansvar, når de er installeret i den pågældendes luftfartøj". Selv om vi forstår hensigten med dette krav, går det efter vores mening videre end den oprindelige hensigt om at sikre en vis lempelse. Den foreslåede tilgang er uforholdsmæssig, idet 21A.307(a) ikke finder anvendelse (fastlægger et for højt krav for visse tilfælde), og 21A.307(c) tillader et meget lavt overensstemmelsesniveau på grund af princippet om "ejerens ansvar". Vi risikerer at få et system, der er juridisk korrekt (ejerens ansvar), men som er tvivlsomt med hensyn til sikkerheden. I denne sammenhæng er effektiviteten af luftdygtighedseftersyn med henblik på at sikre overensstemmelse tvivlsom, da eftersynet f.eks. kan gennemføres nogen tid efter installationen af delene, og idet der kun gennemføres begrænset kontrol under eftersyn.

Følgende foreslås:

– Der fastsættes lempelser for 21A.307(a), som ikke er begrænset til dele, der er "produceret i overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata under luftfartøjsejerens ansvar, når de er installeret i den pågældendes luftfartøj".

– For dele og apparatur med begrænset levetid, dele af den primære struktur og dele af flyvestyringerne, der er "produceret i overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata under luftfartøjsejerens ansvar, når de er installeret i den pågældendes luftfartøj", skal agenturet/det kvalificerede organ inddrages i overensstemmelsesvurderingen. I den sammenhæng foreslås det, at FAA-definitionen af ejer/operatørproducerede dele indføres, jf. AC 20-62.

En ejer/operatør betragtes som en producent af en del, hvis ejeren deltog i kontrollen af konstruktionen, produktionen eller kvalitetskontrollen af delen. Deltagelse i konstruktionen af delen kan omfatte tilsyn med produktionen af delen eller levering af følgende til producenten: konstruktionsdata, materialer til fremstilling af delen, fabrikationsprocesser, produktmonteringsmetoder eller kvalitetskontrolprocedurer.

– For IFR-udstyr, hvis funktion kan klassificeres som kritisk (fejltilstande, der klassificeres som farlige eller katastrofale), bør principperne for dele og apparatur med begrænset levetid, dele af den primære struktur og dele af flyvestyringerne anvendes.

– Fordelene ved nationale godkendelser af produktions/vedligeholdelsesorganisationer bør udnyttes, hvis en producents kvalitetssikringssystem er tilgængeligt (se også 21A.439), eller der bør indføres lempelser i tilfælde af produktion af et begrænset antal, hvis der anvendes godkendte data ved fremstilling, og overensstemmelse med godkendte konstruktionsdata påvises på en måde, der kan accepteres af agenturet/det kvalificerede organ, som skal informeres om produktionsprocessen, så et passende niveau for inddragelse (f.eks. behov for overensstemmelsesvurderinger) kan fastlægges.

– 21A.307 skal omhandle mulige lempelser for luftfartøjer uden aktiv indehaver af typecertifikat ("orphan aircraft") (se yderligere bemærkning sidst i dette dokument).

*Svar: Punkt 21A.307 er blevet omskrevet for tydeligere at tilkendegive hensigten. Ændring af filosofien accepteres ikke, så ejeren defineres som producent af delen. Det er ejeren, der kan betragte en del uden en EASA-formular 1 som berettiget til installation, hvis de nævnte kriterier er opfyldt. Det skal også præciseres, at dette kun er muligt, når dele identificeres og installeres i deres egne luftfartøjer.*

*Med hensyn til IFR-udstyr overvejes en henvisning til udstyr, der kræves ved drift og ATM, i forbindelse med regelfastlæggelsesopgave 21.026 "Nye kategorier af dele, hvor formular 1 ikke er påkrævet", der indledes i begyndelsen af 2011.*

#### Standardændringer

Vejledende materiale i FAA AC 23-27 "Parts and materials substitution for vintage aircraft" bør også overvejes, idet dette især er nyttigt for orphan-luftfartøjer.

*Svar: Veteranluftfartøjer eller historiske luftfartøjer indgår ikke i EASA's ansvarsområde. Orphan-luftfartøjer er ikke omfattet af denne NPA.*

I CRD'et anføres det, at standardreparationer og -ændringer i CS faktisk er godkendte data, som en vedligeholdelsesorganisation kan bruge i overensstemmelse med del M. Hvorfor begrænses brugen af standardreparationer til vedligeholdelsesorganisationer? Hensigten bør være også at have udvalgte opgaver, der kan udføres af ejeren/piloten.

*Svar: Vi er enige i, at denne bestemmelse er for restriktiv. Kravene i del M og del 145 er blevet kontrolleret og ændret (se ændringsforslag til forordning nr. 2042/2003, som er kædet sammen med denne udtalelse) efter behov for at påvise, at dette også er godkendte data, der kan bruges i overensstemmelse med kravene i del M og del 145.*

#### AFM/AFMS og ICA

AMC/vejledende materiale vurderes at være nødvendigt for at sikre en minimumsstandard for både indledende udstedelse og revision. Der bør også gives vejledning med hensyn til klassificering af AFM-ændringer, navnlig for de ansøgere, der vælger at påvise overensstemmelse med 21A.14(b) og (c). Der bør også gives vejledning vedrørende 21A.381(c)4 og 5.

*Svar: ICA er genstand for en specifik igangværende opgave (MDM.056). Det skal bemærkes, at udtalelse nr. 01/2010 har indført muligheden for at godkende visse ændringer af AFM for alle*

*DOA'er. Vejledning i klassificering af ændringer af AFM offentliggøres med afgørelse, der træffes på baggrund af NPA16-2006.*

21A.367(a)

Der er behov for vejledende materiale for klart at definere, hvad der betragtes som en væsentlig ændring.

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

21A.377(c)2

Fristen for afhjælpende foranstaltninger er ikke i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1194/2009 af 30. november 2009.

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

21A.381(d)

Er dette krav nødvendigt? Er det ikke allerede omhandlet af kravene vedrørende TC/STC-overdragelse?

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

21A.439 og 21A.441

Lempelser for ejerproducerede dele bør som minimum defineres for de tilfælde, der falder ind under standardændringer.

*Svar: Ikke accepteret. Produktionen og frigivelsen af dele hænger ikke sammen. Dele, der kan godkendes uden en EASA-formular 1 i overensstemmelse med 21A.307(b), eller dele, der tilhører en standardreparation eller -ændring, kan pr. definition ikke være produceret af ejeren. De eksisterende krav i del M og del 145 gælder fortsat.*

Orphan-luftfartøjer

Selv om NPA ikke oprindeligt skulle omhandle forhold vedrørende orphan-luftfartøjer, bør denne regelfastlæggelse bruges til at fastlægge specifikke vejledninger for disse luftfartøjer. Følgende forhold bør bl.a. omhandles:

– Vejledning i udpegning af dele- og materialesubstitution (jf. FAA AC 23-27 "Parts and materials substitution for vintage aircraft").

– Dele- og materialesubstitution kan være blevet godkendt tidligere på luftfartøjer af tilsvarende type. Hvis installationen (og produktionen, hvis det er relevant) er gennemført i overensstemmelse med en tidligere godkendelse, kan disse godkendelser anvendes som grundlag for godkendelsen på et tilsvarende luftfartøj. I dette tilfælde skal ansøgeren dog være i besiddelse af alle de tidligere godkendelsesdata, herunder instruktioner om vedvarende luftdygtighed, eller udvikle evt. manglede data via støtte fra et anerkendt organ (f.eks. kvalificeret organ, DOA/ADOA osv.). Alternativt vurderer agenturet/det kvalificerede organ ansøgerens kompetence ved at vurdere, om den pågældende har et grundlæggende kendskab til konstruktionsprincipperne for den luftfartøjstype, der ændres eller repareres.

– Reservedele, der er i overensstemmelse med typecertifikatet, er vanskelige at finde allerede fra starten (lille antal, lang produktionstid, forældelse osv.). Dertil kommer dele med en formular 1. Vejledning i installation af gamle og brugte dele (ombyggede, hovedreparerede eller

omcertificerede dele). Det bør overvejes, at dele i typecertifikatet kan være forældede, og at der kan være andre dele, som er teknologisk mere avancerede og pålidelige.

*Svar:* Agenturet takker for forslaget, men mener, at det er uden for denne opgaves rammer.

(10) Én enkeltperson indgav følgende bemærkninger:

### **21A.14(b) og (c)**

Det forespørges, om svævefly op til 2 000 kg skal være omhandlet i 21A.14(b). Der udtrykkes bekymring med hensyn til gennemførelsen af muligheden for et certificeringsprogram i 21A.14(c). Den forenkede AMC for påvisning af overensstemmelse med fuld DOA for ELA støttes.

*Svar:* Se svaret til CAA-NL (punkt 21A.98) for svævefly op til 2 000 kg. Certificeringsprogrammet er nu indført som et grundlæggende krav for certificering ved udtalelse nr. 01/ 2010 (se punkt 21A.20). I henhold til 21A.20(b) er det et arbejdsdokument for hele certificeringsprocessen. I det særlige tilfælde for luftfartøj, der er omhandlet i 21A.14(c), skal certificeringsprogrammet være godkendt af agenturet. Agenturet takker afsenderen af bemærkningen for hans støtte til den forenkede AMC for DOA.

**Standardændringer og -reparationer.** Der kan ikke fremsættes bemærkninger, eftersom denne CS endnu ikke er fremlagt.

*Svar:* Udtalelsen omhandler princippet. CS'en indgives til høring i forbindelse med opgave MDM.048.

**21A.112B Påvisning af kompetence** Der udtrykkes bekymring med hensyn til gennemførelsen af muligheden for et certificeringsprogram i 21A.112B.

*Svar:* Certificeringsprogrammet er nu indført som et grundlæggende krav for certificering ved udtalelse nr. 01/ 2010 (se punkt 21A.20). I henhold til 21A.20(b) er det et arbejdsdokument for hele certificeringsprocessen. I det særlige tilfælde for luftfartøj, der er omhandlet i 21A.14(c), skal certificeringsprogrammet være godkendt af agenturet.

**21A. 307 Frigivelse af dele og apparatur til installation.** Litra c) fjerner tilsyneladende de begrænsninger, der indføres ved litra b). En forskel mellem kravene til kritiske dele for ELA 1 og ELA 2 støttes ikke.

*Svar:* Punkt 21A.307 er blevet omskrevet, og 21A.307(c) i CRD'et var forkert.

Generelt er jeg ikke sikker på, hvor mange luftfartøjsejere der kan påtage sig ansvaret for en dels eller et apparaturs overensstemmelse med en godkendt konstruktion, og hvordan det kan gøres, hvis delen findes på markedet.

Hvori ligger så forenklingen?

Udstedelsen af formular 1 kan efter min mening begrænses, uden at det berører sikkerheden. Hvis vi overvejer det høje antal ikke-kritiske dele, der findes i både ELA 1- og ELA 2-luftfartøjer, ville producentens udstedelse af et simpelt overensstemmelsescertifikat være tilstrækkelig (med DOA, men også med AP).

Hvis EASA vil behandle problemet med ejerproducerede dele som et problem, der primært vedrører gamle luftfartøjer og "orphan"-luftfartøjer, hvor det er vanskeligt at finde reservedele, bør agenturet efter min mening henvise til de gældende FAA-krav (FAR 21.303(a)(2) osv.).

*Svar:* Mange ejere vil angiveligt kunne påtage sig dette "ansvar". Et eksempel er dele, der nævnes i reaktionen, som er produceret til et luftfartøj af den oprindelige leverandør, som ikke har en POA, med en overensstemmelseserklæring. Disse ville ikke blive frigivet med en EASA-



formular 1, men er konstrueret i overensstemmelse med de godkendte konstruktionsdata. Med den foreslåede ændring af 21A.307 vurderes det ikke, at installation med visse begrænsninger for anvendelsesområdet vil berøre sikkerheden.

**SUBPART L** – Kombineret godkendelse af organisationer, der er ansvarlige for konstruktion og produktion af luftfartøjer defineret i afsnit 21A.14(b) og (c)

Det relevante punkt i subpart G og J i del 21 er blevet kopieret til subpart L uden væsentlige tekniske ændringer.

Nogle "administrative" punkter med forklaring af punkt 5 i CRD'et ville have været nok til at undgå usikkerhed med hensyn til fremtidige ændringer.

Selv med ét certifikat er DOA og POA forskellige anliggender. Kombinationen af krav gør ikke opgaven nemmere.

*Svar: Agenturet er enig i, at den foreslåede subpart L ikke omhandler væsentlige forskelle med hensyn til de individuelle krav i forbindelse med DOA og POA. Endvidere er det i henhold til grundforordningens artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i forvejen muligt at overdrage ansvaret for POA til agenturet. Det konkluderes derfor, at subpart L ikke sikrer nok fordele og overkomplicerer reglerne, som nævnt i denne reaktion. Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage.*

**21A. 432B Påvisning af kompetence.** I litra b) skal "procedurer, der fastsætter særlig konstruktionspraksis, ressourcer og aktivitetsrækkefølge, der er nødvendig for overensstemmelse med denne subpart", opnås ved aftale med agenturet.

I litra c) skal "procedurer, der fastsætter særlig konstruktionspraksis, ressourcer og aktivitetsrækkefølge, der er nødvendig for overensstemmelse med denne part", opnås ved godkendelse af et certificeringsprogram.

Det er vanskeligt at forstå forskellen mellem procedurerne for at opnå det samme resultat, og hvordan det kan opnås blot med et certificeringsprogram.

*Svar: I litra b) henvises der til en APDOA (procedurerne er ikke specifikke for den omhandlede reparation), mens der i litra c) henvises til godkendelse af et certificeringsprogram, der er specifikt for den omhandlede reparation.*

**21A. 112B Påvisning af kompetence.**

De samme grundlæggende bemærkninger som til 21A.14(c).

*Svar: Certificeringsprogrammet er nu indført som et grundlæggende krav for certificering ved udtalelse nr. 01/ 2010 (se punkt 21A.20). I henhold til 21A.20(b) er det et arbejdsdokument for hele certificeringsprocessen. I det særlige tilfælde for luftfartøjer, der er omhandlet i 21A.14(c), skal certificeringsprogrammet være godkendt af agenturet.*

**21A. 710 Godkendelse af flyvebetingelser**

Udstedelsen af en flyvetilladelse kan også vedrøre luftfartøjer, hvor der ikke er påvist overensstemmelse med kravene, og en ansøger, hvis kompetence kan være usikker.

Vil agenturet virkelig uden yderligere kontrol acceptere flyvebetingelser for sikkerhed under disse forhold?

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

(11 og 12) Tjekkiets Light Aircraft Association (LAA) og Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPE) har tilkendegivet tilsvarende indvendinger. Teksten blev ændret for at fjerne evt. gentagelser.

Forside – Ikke færdig og meget sen offentliggørelse af dette CRD.

LAA og LAMA er ikke særlig tilfredse med EASA's håndtering af denne meget vigtige NPA.

CRD'et blev offentliggjort TO ÅR efter afslutningen af høringsperioden for den oprindelige NPA 2008-07! Endvidere forekommer det uheldigt, at CRD'et blev offentliggjort i ferietiden, især når det blev offentliggjort så sent. Problemet med denne sene offentliggørelse er, at alle næsten havde glemt, hvad det egentlig handlede om ...

Tiden går hurtigt. I 2005 blev det første kommissorium for MDM032 udformet. Nu nærmer vi os slutningen af 2010, og hvad har vi? EASA har modtaget 843 bemærkninger. Det kan dog ikke retfærdiggøre, at det har taget så lang tid at udforme dette CRD.

Det kan ikke accepteres, at CRD'et er opdelt i to dele, og at kun del I blev offentliggjort inden for fristen. Hvordan skal vi kunne fremsætte bemærkninger til et så vigtigt forslag, når vi ikke har haft mulighed for at se den anden del?

Den anden del af dette CRD skal efter vores mening offentliggøres omgående, og fristen for bemærkninger til del I skal forlænges tilsvarende.

*Svar: Det er ikke agenturets sædvanlige praksis at offentliggøre et CRD i to dele, men det hjalp med at indhente en del af forsinkelsen. Der er udvist stor omhu for nøjagtigt at gengive de vigtigste bemærkninger til CRD del I og for at tilføje udkastet til udtalelse, der er udarbejdet efter vores gennemgang af alle bemærkningerne. Del I er derfor et gyldigt grundlag for indhentning af reaktioner på udtalelsen og er sandsynligvis lettere at læse end de 500 sider, som udgør CRD del II. Del II er blevet offentliggjort og indeholder udkastet til CS-LSA, som agenturet vedtager i begyndelsen af 2011.*

*Agenturet anerkender, at det har taget lang tid at behandle spørgsmålet. Det skyldes primært ressourceproblemer, men vi har også udnyttet forsinkelsen til at forberede opgave BR.010 (Lancering af undersøgelse af erfaringer med ELA1 ved gennemgang af nationale reguleringsordninger for ultralette fly), styrke samarbejdet med FAA på dette område og indsamle yderligere oplysninger om de amerikanske erfaringer med LSA-reglerne. Agenturet understreger, at forsinkelsen ikke skyldes manglende forståelse for betydningen og prioriteringen af almenflyvning, som fremgår af lempelsen af del M, udtalelsen vedrørende L-licensen og udtalelsen om flyvebesætningscertifikatet, herunder LAPL.*

Side 4 (a) Generel bemærkning (LAMA EUROPE)

GRUNDLAGET FOR ENHVER SUCCESRIG LUFTFARTSINDUSTRI ER FRITIDSFLYVNING.

Alle piloter begynder med at flyve et lille fly, ikke en Airbus, Boeing eller Eurofighter. Strømmen af 600 000 fritidspiloter (i henhold til Europe Air Sports), herunder faldskærmsudspringere og personer, der flyver hang gliders, ultralette fly, dragefly, varmluftsballoner og lette motordrevne luftfartøjer, udgør en stor kundebase for den europæiske og amerikanske luftfartsindustri. For at forstå et flys aerodynamik, flymekanik, mekanik, økonomi og miljøpåvirkning skal man have erfaring, og erfaring får man fra fritidsflyvning. For at få lyst til at få et job inden for luftfarten skal man kunne komme i kontakt med industrien og høste erfaringer. For at kunne konstruere et anvendeligt stort luftfartøj skal man af egen erfaring vide, hvad der virkelig ligger bag det, og hvad man skal tage hensyn til.

Det anerkendte man fra officiel side i USA for mange år siden. De havde problemer med at få nok og tilstrækkeligt kvalificerede medarbejdere til den store luftfartsindustri. De erkendte, at den stagnerende vækst inden for fritidsflyvning (antal luftfartøjer og piloter) var et direkte resultat af de øgede omkostninger i forbindelse med køb og brug af små luftfartøjer.

LSA-programmet (Light-sport Aircraft) blev derfor lanceret i USA i 2004 med det klare mål at sikre en markant reduktion af startomkostningerne i forbindelse med privat- og fritidsflyvning. Det blev opnået ved at definere en ikke-kompleks luftfartøjskategori, der tillader registrering af et luftfartøj på baggrund af en egenerklæring fra producenten baseret på en godkendt industristandard (ASTM-standard). Dette system giver personer mulighed for at flyve med rimeligt reducerede uddannelses- og helbreds krav.

Med dette ønskede man at vende faldet inden for luftfarten og dermed bevare grundlaget for luftfartsindustrien. Fem år efter indførelsen af de nye regler er det tydeligt, at man gjorde det helt rigtige, og de ønskede resultater ses nu. Antallet af luftfartøjer og piloter steg omgående og dermed puljen af ressourcer for de store luftfartsselskaber.

Modellen fra USA er nu blevet kopieret til mange lande, nogle med mindre variationer, afhængigt af de nationale forhold. Blandt disse lande er nu landene med de største befolkninger: Kina og Indien. Lignende programmer er indført som grundlag for deres fremtidige luftfartsindustri.

De klare ledere på LSA-markedet er i dag selskaber med base i Europa.

Ironien er, at der i Europa ikke findes en ordening, som gør det muligt at tillade, at fly, der er konstrueret i overensstemmelse med LSA-bestemmelserne, flyves i Europa.

Mange troede, at annonceringen af udviklingen af ELA-processen ville sikre et europæisk modstykke. ELA lemper kravene betydeligt for visse luftfartøjskategorier, men resultatet for lette tosædesfly er en proces, der er betydeligt mere besværlig, hvad angår konstruktion, produktion og drift, end den amerikanske LSA-ordning.

Mange mener nu, at der skal oprettes en specifik kategori for fly under 600 kg, og at LSA-ordningen skal indføres på en måde, der er så identisk med den amerikanske som muligt.

*Svar: Anvendelsesområdet for MDM.032 er bredere end for LSA, men der foreslås forenklinger af del 21. Opgave BR.010 definerer, hvordan man kommer videre end forenklingerne af del 21 for kategorien af ELA1-luftfartøjer.*

(LAA) Dette CRD afslører desværre EASA's forkerte tilgang til sports- og fritidsflyvning. Sports- og fritidsflyvning kan efter vores mening ikke behandles på samme måde som kommerciel luftfart.

Det bliver stadig mere indlysende, at vi stadig ikke får det, vi ønsker og har brug for – en LSA-ordning.

EASA's nuværende lovgivningsarbejde sikrer ikke det, som efter vores mening er nødvendigt for at videreudvikle sports- og fritidsflyvningen. Vi mener, at LSA kunne blive startkategorien for flyvning. For at imødekomme vores medlemmers behov bør EASA indføre en særskilt LSA-kategori, der i så vid udstrækning som muligt er forenelig med den amerikanske LSA-ordning.

Det positive resultat af dette kunne blive en global LSA-ordning, hvilket er vores langsigtede mål.

Under mødet på AirVenture 2010 udtalte Randy Babbitt, FAA Administrator, at sikkerhedsresultaterne for LSA er bedre end forventet. Det er efter vores mening bevis for, at det amerikanske LSA-koncept baseret på egenerklæringer sammen med fornuftige vedligeholdelsesbestemmelser ikke skaber sikkerhedsproblemer. Eftersom 65 % af LSA-flyene i USA kommer fra Europa, er vi sikre på, at den samme ordening kan anvendes i Europa.

Konceptet med en særskilt LSA-kategori kunne virke. Særskilt betyder ikke nødvendigvis uden EASA, men at den har en særlig plads i EASA-reglernes hierarki.

Det er gjort på samme måde i USA, hvor FAA hjalp med at oprette LSA-kategorien inden for FAA-reglerne og bevarede tilsynsfunktionen, men ikke styrer den direkte.

Vi er opmærksomme på, at det kræver en ændring af grundforordningen.

LAA CR er parat til at hjælpe med at forberede en sådan ændring.

*Svar: Agenturet sætter pris på tilbuddet om støtte til opgave BR.010. De foreslåede ændringer fra opgave MDM.032(e), der er inden for rammerne af del 21-reglerne, opfylder ikke det mål, som LAA CR ønsker. Anvendelsesområdet for FAA's LSA-regel er dog et undersæt af reglerne for opgave MDM.032(e) og er ikke hensigtsmæssigt for hele intervallet op til 2 000 kg.*

Side 4: EASA's gebyrer og afgifter

LAA CR og LAMA EUROPE glæder sig over erklæringen om, at EASA vil gøre Kommissionen opmærksom på sagen, men er bange for, at det er for sent, fordi selv det nuværende niveau af gebyrer og afgifter er et stort problem for de små virksomheder. Grundlaget for EASA's gebyrer og afgifter er forordningen, som kræver, at EASA er fuldstændig selvfinansieret via de gebyrer og afgifter, agenturet har ret til at opkræve. Eksisterende gebyrer er en betydelig byrde for de små virksomheder. Disse virksomheder producerer typisk 10-150 luftfartøjer om året og har en omsætning på 1-30 mio. EUR, og det er vanskeligt at overleve med de nuværende gebyrer og afgifter.

Gebyrer og afgifter har været et kendt problem i årevis og skal afgøres på politisk plan (dvs. af Kommissionen) så hurtigt som muligt.

*Svar: Noteret.*

Side 4 og 7: CS-23 Light med en maksimal startmasse på op til 1 200 kg

LAA CZ og LAMA EUROPE mener ikke, at disse bestemmelser er nødvendige. Faktisk kan CS-VLA udvides op til fire personer og en maksimal startmasse på op til 1 200 kg. Forklaringen om, at vi har brug for sådanne bestemmelser, fordi ... langt de fleste eksisterende ... er efter vores mening ikke gyldig, fordi ELA-ordningen udformes for nye luftfartøjer, ikke for eksisterende.

Der er endvidere så mange gældende bestemmelser inden for en maksimal startmasse på op til 1 200 kg, at deres antal bør reduceres i stedet for at øges!

I stedet for denne indsats ville det være bedre, hvis EASA udviklede en god LSA-ordning baseret på ASTM. FAA overvejer som bekendt at udvikle en ASTM-baseret ordning for FAR-23. Måske det ville være vejen frem. I stedet for at oprette CS-23 Light burde agenturet arbejde sammen med FAA om ASTM-ordningen for at sikre globale standarder inden for luftfarten.

*Svar: Der er i øjeblikket enighed om, at FAR Part-23 Amendment 7 er en relevant og dokumenteret standard for bestemte fly. På længere sigt agter vi at revidere de forskellige standarder i tæt samarbejde med FAA, som samtidig har gennemført en undersøgelse af certificeringsprocessen i forbindelse med Part-23.*

Side 9 og 10: Kvalificerede organer

Nogle producenter af LSA-fly og ultralette fly samt LAA CZ deltog i EASA's undersøgelse om outsourcing af certificeringsopgaver, der blev udført af Steria Mummert Consulting.

Blev resultaterne af denne undersøgelse anvendt i forbindelse med dette CRD?

Hvorfor er undersøgelsen ikke offentliggjort?

*Svar: Agenturet takker Dem og de øvrige deltagere for bidraget til denne undersøgelse.*

*Rapporten er en intern rapport, der bruges af agenturet til at opnå bedre kendskab til mulighederne for outsourcing. Som beskrevet ovenfor forbereder agenturet en opdatering af bestyrelsens afgørelse om outsourcing. Rapporten er ikke blevet offentliggjort på grund af de igangværende følsomme forhandlinger.*

*Undersøgelsen er ikke blevet anvendt i forbindelse med dette CRD, idet CRD'et blot henviser til agenturets arbejde med opdateringen af bestyrelsens outsourcingpolitik.*

Side 10-11: 7. Dele, der ikke kræver en EASA-formular 1

Uden offentliggørelse af bemærkninger kan dette forslag ikke vurderes. LAA CZ og LAMA EUROPE er ikke enige i den foreslåede løsning.

Vi foreslår, at anvendelsen af formular 1 i det mindste ikke kræves for ELA 1.

*Svar: De modtagne bemærkninger resulterede i et mindre liberalt forslag vedrørende ELA1, som bidrager til forhandlingen om kommerciel eller ikke-kommerciel anvendelse af disse dele. Det sikrer et acceptabelt kompromis, der adskiller sig fra Deres forslag om yderligere at begrænse kravene vedrørende en EASA-formular 1. Næste fase inden for rammerne af opgave BR.010 giver mulighed for forskellige tilgange.*

Side 11: Ændringer i mærkning af dele og sporbarhed

LAA CZ og LAMA EUROPE fandt, at de oprindelige ændringer var i overensstemmelse med indsatsen for at mindske byrden for producenter, mens dette er det modsatte.

Eftersom vi ikke kan se bemærkninger i del II, er vi ikke enige i de foreslåede ændringer i 21A.804 og 21A.805

*Svar: CRD del II er offentliggjort i mellemtiden og viser, at mærkningen af dele skal bevares af hensyn til sporbarheden og sammenkædningen med godkendte konstruktionsdata.*

Side 11: 8. Ændringer af CS-LSA.

LAA CZ og LAMA EUROPE glæder sig over fastsættelsen af certificeringsspecifikationer for LSA baseret på ASTM F2245.

Desværre kan vi ikke fremsætte bemærkninger til dette emne, da CS-LSA offentliggøres i del II, der endnu ikke er kendt.

*Svar: Der kan fremsættes bemærkninger om CS-LSA i forbindelse med CRD del II. Disse bemærkninger gennemgås, inden CS-LSA offentliggøres i begyndelsen af 2011.*

Side 13: 9. Standardændringer og -reparationer

LAA CZ og LAMA EUROPE glæder sig over denne meddelelse. Vi er dog bange for, at det vil tage for lang tid at udforme denne særskilte certificeringsspecifikation på grundlag af FAA AC 43-13 1B og 2B.

*Svar: Agenturet takker Dem for Deres støtte. I øjeblikket indledes opgaven MDM.048 efter planen i 2011 og afsluttes i andet kvartal 2013. Vi undersøger, hvordan disse opgaver kan fremskyndes, når det er muligt.*

Side 13-14: 10. Harmonisering med FAA

LAA CZ og LAMA EUROPE glæder sig over denne erklæring. For LSA ville det efter vores mening være bedst, hvis der blev udviklet en global LSA-ordning med fælles verdensomspændende tekniske standarder baseret på ASTM.

*Svar:* Agenturet takker Dem for Deres støtte i forbindelse med erklæringen om, at EASA agter at sikre langsigtet harmonisering på LSA-området med FAA (og andre myndigheder) ved at samarbejde tæt med FAA i opfølgningen af deres FAR-23 CPS-undersøgelse og i ASTM-processen.

(13) Light Aircraft Association, Det Forenede Kongerige

Begrundelse III (side 2)

Eftersom CRD'ets del II endnu ikke er offentliggjort, er billedet ufuldstændigt, og det er ikke muligt at indgive en fuld reaktion.

*Svar:* Det er ikke agenturets sædvanlige praksis at offentliggøre et CRD i to dele, men det hjalp med at indhente en del af forsinkelsen. Der er udvist stor omhu for nøjagtigt at gengive de vigtigste bemærkninger til CRD del I og for at tilføje udkastet til udtalelse, der er udarbejdet efter vores gennemgang af alle bemærkningerne. Del I er derfor et gyldigt grundlag for indhentning af reaktioner på udtalelsen og er sandsynligvis lettere at læse end de 500 sider, som udgør CRD del II.

Litra a) 2) (side 5)

LAA støtter generelt forslaget om yderligere høring for at ændre grundforordningen, men høringen skal gennemføres meget hurtigt. ANPA 14-2006 blev trods alt udsendt for fire år siden, og reaktionen på den var en opfordring til en ændring af grundforordningen. For at fremme særdeles påtrængt innovation i industrien skal EASA handle hurtigt for at tilvejebringe et miljø, hvor konstruktører og producenter af ultralette fly kan samarbejde uden de omkostnings- og ressourcemæssige begrænsninger, der findes i de eksisterende DOA-/POA-ordninger, sammen med forholdsmæssigt rimelige omkostninger og driftsmæssige fordele for slutbrugeren.

Litra b) (side 6)

LAA støtter generelt ændringer i forhold til NPA 2008-07. Igen har industrien stærkt brug for adgang til disse forslag. De nye standardændringer og -reparationer for CS-LSA, CS-23 Light og CS samt de reviderede CS-VLA og CS-22 skal omgående udsendes (senest ved udsendelsen af ændringerne af del 21).

*Svar:* Agenturet takker for støtten og foreslår at arbejde videre med de forskellige opfølgingsopgaver (f.eks. MDM.032(d) og BR.010) i overensstemmelse med den offentliggjorte regelfastlæggelsesplan. Vi undersøger, hvordan disse opgaver kan fremskyndes, når det er muligt. Den første standard, CS-LSA, offentliggøres allerede i begyndelsen af 2011. Andre "standarder" anvendes via særlige betingelser.

Litra b) 6) (side 9) (Kvalificerede organer)

Det ville være ønskværdigt, hvis indkaldelse af tilbud blev annonceret mere bredt i dette tilfælde. Offentliggørelsen af en indkaldelse af tilbud på agenturets websted uden annoncering er ikke til megen hjælp. Ville det ikke være muligt, at abonnere på en e-mail-tjeneste, som udsendte en e-mail til alle abonnenter, når en indkaldelse af tilbud offentliggøres?

*Svar:* Åbne indkaldelser af tilbud offentliggøres af Kontoret for Den Europæiske Unions Officielle Publikationer og føjes til [EASA's websted for indkøb](#) ved offentliggørelse. Der kan ikke abonneres på e-mail-underretning på EASA's websted.

Det er dog muligt at abonnere på TED-databasen (Tenders Electronic Database), hvor alle EU-indkaldelser af tilbud offentliggøres på de officielle EU-sprog. Oplysninger og instruktioner i adgang og underretning baseret på specifikke søgeprofiler findes på: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

## Generelt

I flere afsnit henvises der til 21A.14(b) eller (c) ved brug af ordlyden "luftfartøj defineret i punkt 21A.14(b) og (c)". Er det korrekt, at denne ordlyd definerer luftfartøjskategorien og ikke indebærer, at luftfartøjskonstruktionen er blevet godkendt i henhold til 21A.14(b) eller (c)? Svaret på dette spørgsmål vil medvirke til at afklare, om fordelene ved den nye ordning (f.eks. produktion under subpart L, ejerproducerede dele) kan overføres til andre luftfartøjstyper, for hvilke konstruktionen er godkendt inden denne ændring af reglen eller under den højere standard for en fuld godkendt DOA.

*Svar: Når der henvises til "luftfartøj defineret i punkt 21A.14(b) og (c)" i disse krav, defineres der en kategori af produkter, der er omhandlet i dette punkt. Den gælder derfor også for produkter, der allerede er godkendt i overensstemmelse med de gældende regler. I udtalelsen erstattes henvisningen i relevante tilfælde af ELA1 og ELA2, for hvilke definitioner foreslås i denne udtalelse om ændring af forordning nr. 1702/2003.*

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

Dette punkt omhandler også motorer og propeller. Hvilket forhold har de til subpart L og 21A.307(b) og (c), hvis konstruktionen er omfattet af luftfartøjet, eller hvis konstruktionen allerede er godkendt via en DO i overensstemmelse med subpart J? Er det f.eks. muligt at producere en motor til et luftfartøj i overensstemmelse med 21A.14(b) eller (c) under subpart L? Kan dele til denne motor også produceres under luftfartøjsejerens ansvar?

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. En del af bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

*Med hensyn til frigivelsen af dele uden en EASA-formular 1 er det hensigten at tillade installationen af disse dele, hvis de er i overensstemmelse med den godkendte konstruktion. Dele til bilmotorer, der er godkendt sammen med luftfartøjet, kan f.eks. installeres under luftfartøjsejerens ansvar.*

### 21A.377(b) og (c)

I afsnit B-Materiale til subpart G er resultatniveau 3 for nylig blevet slettet. I dette punkt vises det nu igen.

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

### 21A.353(b)

En kombineret konstruktions- og produktionsorganisation under subpart L kan ikke undertegne en DO-PO-ordning med en anden DO ud over deres primære anvendelsesområde.

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

### 21A.383(c)

Henvisningen "under 21A.307" blev slettet i den relevante tekst i subpart G for nogle år siden, fordi den ikke muliggjorde en EASA-formular 1 "kun overensstemmelse"/"prototype".

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

### 21A.385(n)

Henvisningen bør ændres fra "i henhold til rettigheden i 21A.383(f)" til " ... 21A.383(e)".

*Svar: Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage. Bemærkningen er derfor ikke længere relevant.*

#### 21A.439 Fremstilling af reparationsdele

Dette punkt bør også omhandle muligheden for dele produceret under luftfartøjsejerens ansvar. Ellers er dette punkt i strid med 21A.307(b) og (c).

*Svar: Ikke accepteret. Punkt 21A.307 har ikke til formål at ændre vedligeholdelseskravene. Dette er uden for rammerne af denne regelfastlæggelsesopgave.*

#### Subpart L generelt

Vi kan ikke se de egentlige fordele ved gennemførelsen af en sådan subpart L.

– Som det allerede fremgår af 21A.377(b) og 21A-383(c), er der stor risiko for, at denne subpart utilsigtet adskiller sig fra de relevante krav i subpart J eller subpart G. Hvis der er behov for subpart L, bør den kun omhandle kombinationen af DO- og PO-godkendelse. Selve kravene bør bevares i subpart J og G.

– Hvilke fordele er der for industrien? Den planlagte omkostningsreduktion er muligvis marginal på lang sigt, da de overvågede krav forbliver de samme, og da der sandsynligvis vil ske en opdeling mellem inddragelsen af EASA (DO-delen) og NAA (PO-delen) i denne overvågningsproces.

*Svar: Agenturet er enig i, at den foreslåede subpart L ikke omhandler væsentlige forskelle med hensyn til de individuelle krav i forbindelse med DOA og POA. Endvidere er det i henhold til grundforordningens artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i forvejen muligt at overdrage ansvaret for POA til agenturet. Det konkluderes derfor, at subpart L ikke sikrer nok fordele og overkomplicerer reglerne, som nævnt i denne reaktion. Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage.*

#### (15) CAA, Det Forenede Kongerige

Side 2, afsnit: III 4) og IV

Bemærkning: CAA glæder sig til at modtage del II af CRD'et, når mere omfattende bemærkninger til alle forslag, del I og del II foreligger.

Følgende eksempler viser, hvorfor det er nødvendigt at forstå hele CRD'et:

Erklæringen på side 4 om, at NPA blev modtaget med blandede følelser, bør sættes i sammenhæng med indgivelsen af bemærkningen og EASA's svar.

*Svar: Mange bemærkninger indeholdt en tilsvarende tilkendegivelse af, at forslaget var et skridt i den rigtige retning, men ikke sikrede den forventede løsning svarende til FAA's LSA-ordning. Da dette kræver en ændring af grundforordningen, foreslås den anden fase via opgave BR.010.*

Henvisningen på side 5 til deregulering af et bestemt segment af lette luftfartøjer er tilsyneladende ikke i overensstemmelse med ICAO's principper og spørgsmålet om et internationalt luftdygtighedsbevis. Udstedelsen af et ICAO-luftdygtighedsbevis kræver, at en enkeltperson eller en organisation påtager sig ansvaret for et produkt eller en del.

*Svar: ICAO-overensstemmelse er et vigtigt hensyn, men det skal ses i forhold til ønsket om yderligere udvikling af almenflyvning med et hensigtsmæssigt sikkerhedsniveau.*

Henvisning på side 5, litra a), nr. 2, andet punkt. Selv om dette tilsyneladende tilkendegiver en hensigt om at harmonisere fremtidige ændringer af grundforordningen med FAA og Transport Canada, bør harmoniseringen udvides til forslaget om at udarbejde yderligere CS-standarder.



*Svar: Vi agter i videst muligt omfang at harmonisere processer og standarder. Udviklingen af harmoniserede standarder skal ske i retning mod færre standarder.*

Side 5, stk. 2, fjerde punkt. Hvorvidt forslagene om, at visse ELA-luftfartøjer ikke kræver et motor- eller propeltypecertifikat, kan accepteres, afhænger af den tilladte størrelse og driftstype. Det kan f.eks. accepteres for et hjemmebygget a/c med to sæder, men ikke for IMC-godkendte luftfartøjer med større effekt (f.eks. Cessna 172 og PA-28 (!80)).

*Svar: Dette kræver en revision inden for rammerne af den foreslåede opgave BR.010.*

Side 6, litra b): "Udtalelse vedrørende del 21 og ændringer i forhold til NPA", nr. 1  
Bemærkning: Det oprindelige koncept i NPA 2008-07 vedrørte ikke-kommerciel drift. I den anden sætning angives det f.eks., at princippet ikke er bevaret i de foreslåede ændringer i dette CRD. Dette punkt bedes afklaret.

*Svar: Kriterierne for anvendelsen af EASA-formular 1 er gjort strengere og tillader derfor også kommerciel anvendelse.*

Side 6, litra b), nr. 2, bemærkning under overskriften "CS-VLA" (andet punkt)

Bemærkning: Vi bemærker, at regelfastlæggelsesopgave VLA.008 omhandler udvidelse af CS-VLA til at omfatte VFR om natten og IMC, og bemærker, at dette kan have en betydelig indvirkning på sikkerheden for sådanne luftfartøjer og kræver omhyggelige undersøgelser og harmonisering med FAA og Transport Canada.

*Svar: Vi er enige i, at indvirkningen på sikkerheden skal vurderes som en del af denne opgave. Harmonisering med og erfaring fra TCCA og FAA er et vigtigt element.*

Side 7, litra b), nr. 2, bemærkning under overskriften "CS-23" (tredje punkt)

Bemærkning: CS-23 Light, FAR-23, Amendment 7, repræsenterer en standard, der blev offentliggjort af den amerikanske regering den 14. september 1969. Der er enighed om, at mange luftfartøjer er konstrueret og bygget i overensstemmelse med denne standard og har stadig hævdundne rettigheder til nogle konstruktionsændringer, som stadig konstrueres ud fra disse tidligere standarder. Et luftfartøj med betydelige ændringer eller et nyt luftfartøj siden daværende tidspunkt er dog konstrueret ud fra senere standarder. Dette sætter producenten i stand til at tage højde for konstruktionsproblemer, der ikke i tilstrækkelig grad er omhandlet i en tidligere udgave af FAR-23, f.eks. træthed og skadestolerance i kompositstrukturer. JAR-23 og CS-23 var baseret på FAR 23-42 fra den 4. februar 1991. Et forslag om oprettelse af en standard for et luftdygtighedsbevis, CS-23 Light, skal baseres på de seneste CS-23-standarder, der i væsentlig grad er harmoniseret med FAR-23.

*Svar: Der sættes ikke spørgsmålstegn ved fly, der er designet og certificeret i overensstemmelse med FAR Part-23 Amendment 7, og de repræsenterer langt den største del af den nuværende flåde. Vi mener, at dette kan være luftdygtighedsstandarden for fly af tilsvarende konstruktion, såfremt certificeringsgrundlaget ændres, når kravene ikke er hensigtsmæssige (f.eks. kompositstrukturer).*

Side 7, litra b), nr. 2, bemærkning under overskriften "CS-22" (fjerde punkt)

Bemærkning: Af hensyn til effektiviteten mener CAA, at rationaliseringen af konstruktionsstandarderne for CS-VLA og den foreslåede CS-23 Light skal afsluttes, inden der oprettes en ny standard, som f.eks. CS-23 Light. Dette skal harmoniseres med FAA og Transport Canada.

*Svar: Indførelsen af CS-23 Light baseret på FAR Part-23 Amendment 7 vurderes at være en pragmatisk tilgang, der skal undersøges i en senere fase og måske indarbejdes i CRD'et.*

Side 8, nr. 3

Bemærkning: I hvilken fase kræves input i den forenklede DOA? Kræves det inden udstedelse af et luftdygtighedsbevis eller en flyvetilladelse?

*Svar: DOA bliver slet ikke et krav. Det beskrevne scenarie viser et tilfælde, hvor en virksomhed kan starte uden en DOA og gå videre til DOA for at være mere effektiv med hensyn til vedvarende luftdygtighed, afhængigt af situationen.*

Side 10, nr. 6 "Kvalificerede organer", (andet punkt): "ansøgeren skal kunne foreslå sit valgte kvalificerede organ til agenturets godkendelse".

Bemærkning: Vi bemærker, at EASA's bestyrelse endnu ikke har vedtaget en politik for anvendelse af kvalificerede organer. Det skal efter CAA's mening vurderes, om ansøgere kan vælge den angiveligt svageste vej til at opnå godkendelse, og i hvilket omfang agenturet skal tildele et akkrediteret kvalificeret organ baseret på geografisk placering af hensyn til sprog og kulturelle fordele. Standardisering er også et vigtigt spørgsmål.

*Svar: Politikken for brug af kvalificerede organer skal sikre lige vilkår, der via standardisering forhindrer udnyttelse af den "svageste" vej til certificering.*

Side 11, litra b), nr. 7

Bemærkning: Det reviderede forslag kræver kun en EASA-formular 1 for dele af den primære struktur, dele af flyvestyringerne samt dele og apparatur med begrænset levetid, og at ejere af ELA 1-luftfartøjer indgiver en erklæring om overensstemmelse med en godkendt konstruktion. Et luftfartøj, der er berettiget til et ICAO-luftdygtighedsbevis, skal anvende dele, der er tilgængelige med en EASA-formular 1, idet begrænset produktion foretaget af godkendte vedligeholdelsesorganisationer tillades. Når ejere fremlægger en overensstemmelseserklæring, er det ikke klart, hvem der påtager sig ansvaret. Luftfartøjer, der er ændret på denne måde, bør begrænses til en flyvetilladelse og bør ikke anvendes til kommerciel drift.

*Svar: Det reviderede forslag indeholder det oprindelige forslag vedrørende ELA2 og har gjort forslaget vedrørende ELA1 mere restriktivt. Ejeren fremlægger en overensstemmelseserklæring og bærer ansvaret for godkendelsen af dele i sit luftfartøj.*

Side 14, litra b), nr. 10: Harmonisering med FAA

Bemærkning: Medmindre særlige ordninger er fastlagt af ansøgere uden for EASA, kan EASA efter CAA's mening ikke handle som konstruktionsstat. Det fremhæves navnlig af produkter, der er godkendt i USA som sub-ICAO LSA-luftfartøjer, der vurderes med hensyn til udstedelse af et EASA ICAO-luftdygtighedsbevis.

*Svar: Noteret. Dette problem skal overvejes nærmere.*

Side 14, punkt 2, sidste sætning

Bemærkning: Erklæringen om, at den europæiske tilgang til RTC eller TC for LSA ikke forhindrer europæiske LSA-luftfartøjer eksporteret til USA, hvis de ikke har modtaget et individuelt luftdygtighedsbevis, er ikke forståelig. Yderligere forklaring bedes anført.

*Svar: Denne erklæring hænger sammen med citaterne fra afgørelse 8130.2F, som præsenteres i dette afsnit i CRD Part I. Da luftfartøjstypen er berettiget til certificering eller endda har et (begrænset) EASA-typecertifikat, repræsenterer dette en tilsvarende certificering i sit oprindelsesland.*

*Luftfartøjet er derfor berettiget til et særligt luftdygtighedsbevis i LSA-kategorien.*

(16) Et østrigsk medlem af EASA-udvalget

Generel bemærkning/begrundelse

Eftersom CRD'et ikke er blevet offentliggjort i sin helhed – delen med bemærkninger og EASA's svar mangler stadig (findes ikke på EASA's websted) – er høringsperioden for kort.

Forslag:

Fristen for fremsættelse af bemærkninger til dette CRD forlænges, fordi en del af CRD'et, herunder bemærkninger fra interessenter, og EASA's svar stadig ikke er blevet offentliggjort.

*Svar: Ikke accepteret. Det er ikke agenturets sædvanlige praksis at offentliggøre et CRD i to dele, men det hjalp med at indhente en del af forsinkelsen. Der er udvist stor omhu for nøjagtigt at gengive de vigtigste bemærkninger til CRD del I og for at tilføje udkastet til udtalelse, der er udarbejdet efter vores gennemgang af alle bemærkningerne. Del I er derfor et gyldigt grundlag for indhentning af reaktioner på udtalelsen og er sandsynligvis lettere at læse end de 500 sider, som udgør CRD del II.*

Subpart B

21A.14

Generel bemærkning/begrundelse/forslag:

Definitionerne i dette punkt bør være i overensstemmelse med de definitioner, der anvendes i alle andre relevante dele af gennemførelsesbestemmelserne.

ELA 1-definitionen i del M skal være i overensstemmelse med definitionen i del 21.

*Svar: Forslaget om ændring af del M indgår i denne udtalelse.*

(c) 7. en stempelmotor

Bemærkning: Kan ELA-certificeringsprocessen anvendes for alle typer stempelmotorer, som ikke bruges i forbindelse med 21A14(c)-produkter, også meget komplekse motorer med FADEC og turboladere?

*Svar: Accepteret. 21A.14(c) er blevet korrigeret, så kun motorer og propeller, der er installeret på luftfartøjer, der er defineret i 21A.14(c), tillades.*

21A.47

Det skal præciseres, om overdragelse af et typecertifikat for et luftfartøj tillades, når agenturet har godkendt et certificeringsprogram, når kvalifikationskravene for berettigelse i henhold til 21A.14 ikke opfyldes, og når den nye indehaver af typecertifikatet ikke har en AP til DOA eller DOA (se også 21A.116).

*Svar: Når agenturet godkender et certificeringsprogram, er kvalifikationskravene opfyldt. Dette er omhandlet i ændringen af 21A.14.*

*En overdragelse er dog kun mulig, når den fysiske eller juridiske person kan opfylde de forpligtelser, der er angivet i den foreslåede ændring af 21A.47 (se CRD 2008-06).*

Subpart D

21A.98(a)

Bemærkning/begrundelse

Dette litra er ikke klart. Det angivne anvendelsesområde er misvisende og kan resultere i forskellige fortolkninger. Hvis dette litra læses sammen med 21A.14, kan det forvirre ansøgerne.

Forslag:

Det foreslås at bruge en punktopstilling i afsnittet om anvendelsesområde.

Svar: Delvist accepteret. Afsnittet omskrives for at forbedre læsbarheden.

#### Subpart D

21A.98(b) og (c)

#### Bemærkning

Vi bemærker generelt, at brugen af certificeringsspecifikationer for generelle godkendelser som omhandlet i dette litra ikke er i overensstemmelse med grundforordningen nr. 216/2010 og overskrider EASA's ansvarsområde.

Svar: Den foreslåede CS for standardreparationer omhandler specifikke reparationer eller ændringer, ikke generelle godkendelser. EASA er ansvarligt for at udstede certificeringsspecifikationer og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, som kan anvendes i certificeringsprocessen (artikel 19 i grundforordningen). Derfor udvikles denne nye CS for certificeringen af standardændringer.

#### Subpart L

#### Bemærkning/begrundelse:

Denne subpart støttes ikke, fordi den øger den bureaukratiske byrde for den luftfartøjssektor, som disse krav er rettet mod.

Subpart L bør kun bestå af anvendelsesområde, berettigelse, ansøgning, udstedelse af godkendelse og overdragelse af godkendelse.

Subpart bør ikke omfatte detaljerede krav til godkendelse af DOA og POA. Der bør kun være en henvisning til subpart F, G eller J.

Godkendelsesprocessen bør ikke være forskellig for denne subpart, og mindre komplekse organisationsgodkendelser i henhold til subpart F for produktion og alternative procedurer for DOA bør tillades. Kun krav, der er mindre restriktive end kravene i subpart F, G eller J, bør nævnes i subpart L.

Svar: Agenturet er enig i, at den foreslåede subpart L ikke omhandler væsentlige forskelle med hensyn til de individuelle krav i forbindelse med DOA og POA. Endvidere er det i henhold til grundforordningens artikel 20, stk. 2, litra b), nr. ii, i forvejen muligt at overdrage ansvaret for POA til agenturet. Det konkluderes derfor, at subpart L ikke sikrer nok fordele og overkomplicerer reglerne, som nævnt i denne reaktion. Agenturet har besluttet at trække forslaget til subpart L tilbage.

#### 21A.436 Standardreparationer

Anvendelsesområde: Se bemærkning til 21a.98.

Svar: Delvist accepteret. Afsnittet omskrives for at forbedre læsbarheden.

#### CS-23 Light:

Bemærkning: Det bør præciseres, om det foreslåede anvendelsesområde og det tekniske indhold er i overensstemmelse med ICAO bilag 8.

Svar: CS-23 Light er i overensstemmelse med ICAO bilag 8.