



Γνώμη αριθ. 01/2011

ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

της 18^{ης} Μαρτίου 2011

**για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.
1702/2003 της Επιτροπής της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό
εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική
πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού,
καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής·**

ΚΑΙ

**για κανονισμό της Επιτροπής για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ.
2042/2003 της Επιτροπής για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των
αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των
φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα**

«Διαδικασία ELA» και «τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές»

Σύνοψη των κυριοτέρων σημείων

Η παρούσα γνώμη έχει αντίκτυπο πρωταρχικά στη γενική αεροπορία και πραγματεύεται τα ακόλουθα ζητήματα:

Εισάγεται μια απλοποιημένη και πιο αναλογική διαδικασία πιστοποίησης για το ευρωπαϊκό ελαφρύ αεροσκάφος (ELA). Οι αιτούντες πιστοποιητικό τύπου για αεροσκάφη ELA1 (π.χ. αεροπλάνα κάτω των 1200 kg) μπορούν να χρησιμοποιούν ένα πρόγραμμα πιστοποίησης προκειμένου να αποδείξουν τις ικανότητές τους ως προς τον σχεδιασμό. Κατ' αυτόν τον τρόπο δεν θα είναι πλέον αναγκαίο για τις μικρές εταιρείες να υποβάλλονται στην επαχθή και χρονοβόρα διοικητική διαδικασία απόκτησης έγκρισης φορέα σχεδιασμού (ΕΦΣ) και παράλληλα να υποβάλλονται στη διαδικασία πιστοποίησης. Αυτή η αλλαγή θα ωφελήσει νέους αιτούντες πιστοποιητικό τύπου για αεροσκάφη ELA1.

Εισάγεται η έννοια των «τυποποιημένων τροποποιήσεων και τυποποιημένων επισκευών». Η νέα έννοια εξαλείφει την ανάγκη για τη διαδικασία έγκρισης σχεδιασμού για τροποποιήσεις και επισκευές που θεωρούνται τυποποιημένες. Για αυτόν τον σκοπό στις προδιαγραφές πιστοποίησης θα συμπεριληφθεί ένας κατάλογος τυποποιημένων τροποποιήσεων και επισκευών. Η νέα έννοια θα μειώσει τον διοικητικό φόρτο διατηρώντας παράλληλα υψηλό επίπεδο ασφαλείας. Όλοι οι ιδιοκτήτες/αερομεταφορείς μικρών αεροσκαφών θα επωφεληθούν από αυτόν τον κανόνα.

Σύμφωνα με τους τρέχοντες κανόνες, το έντυπο 1 του EASA αποτελεί προϋπόθεση για την εγκατάσταση όλων των ανταλλακτικών εξαρτημάτων σε ένα αεροσκάφος. Ωστόσο, ορισμένα εξαρτήματα και στοιχεία του εξοπλισμού σε αεροσκάφη ELA παράγονται από ρυθμιζόμενη μη αεροπορική βιομηχανία. Οι μη ρυθμιζόμενοι κατασκευαστές δεν μπορούν να διαθέτουν αυτά τα εξαρτήματα με τη χρήση του εντύπου 1 του EASA. Αυτό δεν αποτελεί πρόβλημα για τα νέα αεροσκάφη γιατί στην περίπτωση αυτή η αποδοχή των εξαρτημάτων καλύπτεται από τον εγκεκριμένο φορέα παραγωγής του κατασκευαστή του αεροσκάφους. Ωστόσο, τα ανταλλακτικά εξαρτήματα συνήθως λαμβάνονται απευθείας από την πηγή. Προκειμένου να τηρείται η υποχρέωση του εντύπου 1 του EASA, πρέπει, ωστόσο, τα εξαρτήματα αυτά να διατίθενται μέσω εγκεκριμένων φορέων παραγωγής όπου η προστιθέμενη αξία τους δεν είναι πάντα επικείμενη. Η παρούσα γνώμη εισάγει τη δυνατότητα οι ιδιοκτήτες αεροσκαφών ELA να μπορούν να αποδέχονται για εγκατάσταση, χωρίς το έντυπο 1 του EASA, συγκεκριμένα εξαρτήματα που δεν είναι κρίσιμα για την ασφάλεια. Η συγκεκριμένη αλλαγή αποσκοπεί στη μείωση του ρυθμιστικού φόρτου σε επίπεδο ανάλογο προς τους κινδύνους για την ασφάλεια.

Γενικά

1. Σκοπός της παρούσας γνώμης είναι να προτείνει στην Επιτροπή την τροποποίηση του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής¹ (εφεξής το μέρος 21) και, ειδικότερα, να εισαγάγει μια απλοποιημένη και πιο αναλογική διαδικασία πιστοποίησης για το ευρωπαϊκό ελαφρύ αεροσκάφος (ΕΛΑ). Προκειμένου να διατηρηθεί η συνοχή με το μέρος 21, προτείνεται επίσης στην Επιτροπή η τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής² και των παραρτημάτων Μέρους-Μ και Μέρους-145.
2. Η γνώμη εκδόθηκε με βάση τη διαδικασία που καθορίστηκε από το διοικητικό συμβούλιο του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας (ο Οργανισμός)³, όπως προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 19 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008⁴ (εφεξής ο βασικός κανονισμός).

II. Διαβούλευση

3. Τα τελευταία χρόνια έχει σημειωθεί μείωση στη δραστηριότητα της «κλασσικής» αεροπορίας αναψυχής και έχει αναπτυχθεί το κίνημα των υπερελαφρών αεροσκαφών στην Ευρώπη. Από τον σχολιασμό του κλάδου και των αερομεταφορέων προκύπτει ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο που ισχύει για τα αεροσκάφη αναψυχής έχει καταστεί σταδιακά πολύ δυσβάσταχτο για τη φύση των ενεχόμενων δραστηριοτήτων και δημιουργεί επαχθή ρυθμιστικό φόρτο για τους σχεδιαστές και κατασκευαστές αυτών των τύπων.
4. Ο Οργανισμός θέσπισε την ενέργεια θέσπισης κανόνων MDM.032 για την αντιμετώπιση αυτών των ανησυχιών. Καθώς το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας ήταν ευρύ, ο Οργανισμός εξέδωσε το 2006 προκαταρκτική ΝΡΑ για τη συζήτηση μιας έννοιας με στόχο την καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας. Οι παρατηρήσεις που προέκυψαν από αυτήν την προκαταρκτική ΝΡΑ χρησιμοποιήθηκαν από την ομάδα MDM.032 για την ανάπτυξη μιας έννοιας για την καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας. Αυτή η έννοια πραγματοποιήθηκε την αρχική και διαρκή αξιολογία, τις πτητικές λειτουργίες και την αδειοδότηση για τη γενική αεροπορία.

¹ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπιστίας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1194/2009 της 30^{ης} Νοεμβρίου 2009 (ΕΕ L 321 της 6.12.2009, σ. 5).

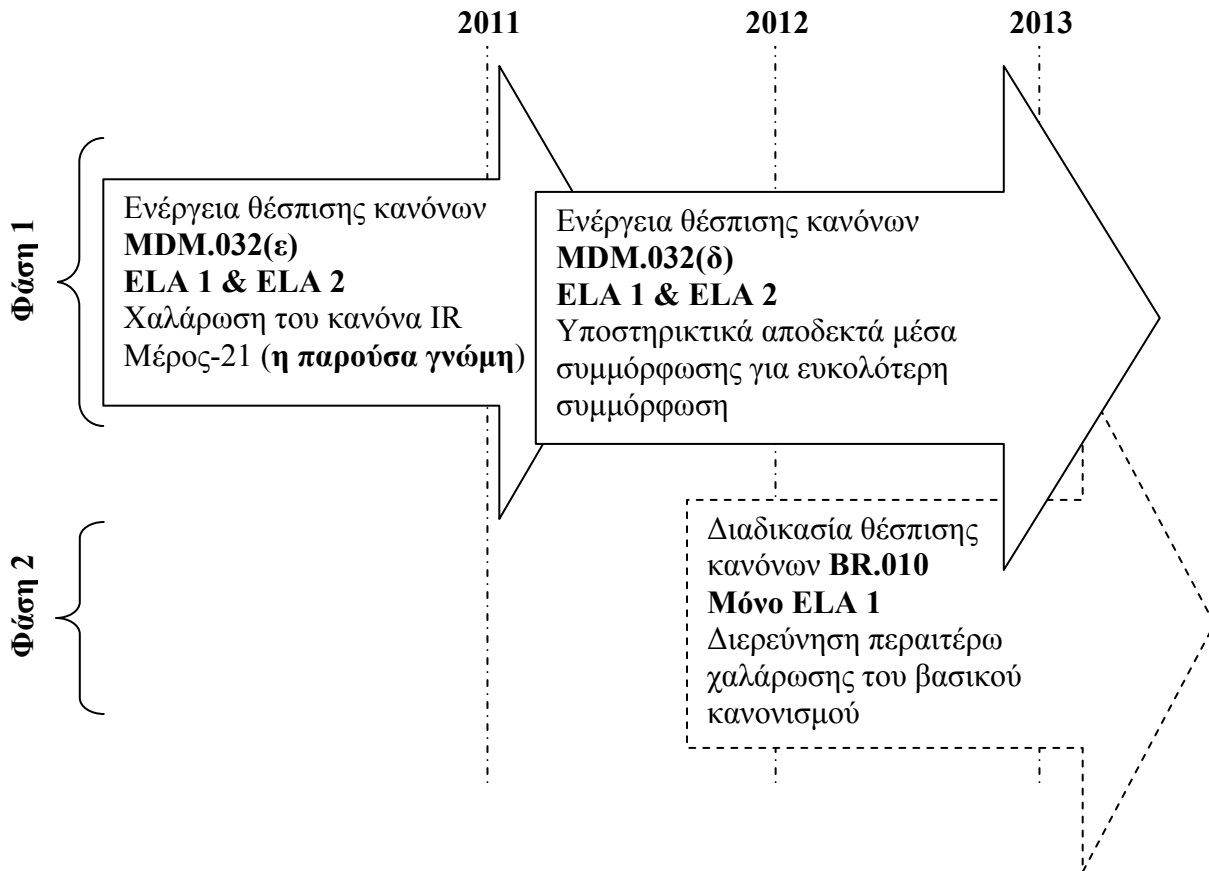
² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής της 20^{ης} Νοεμβρίου 2003 για τη διαρκή αξιοπιστία του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα (ΕΕ L 315 της 28.11.2003, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 962/2010 της 27^{ης} Οκτωβρίου 2010 (ΕΕ L 281 της 27.10.2010, σ. 78).

³ Απόφαση του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με διαδικασία που πρέπει να εφαρμόζει ο Οργανισμός για την έκδοση γνώμων, προδιαγραφών πιστοποίησης και υλικού καθοδήγησης. EASA MB 08-2007 της 11.6.2007 («Διαδικασία θέσπισης κανόνων»).

⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20^{ης} Φεβρουαρίου 2008 για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφαλείας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ (ΕΕ L 79 της 19.03.2008, σ. 1). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1108/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 21^{ης} Οκτωβρίου 2009 (ΕΕ L 309 της 24.11.2009, σ. 51).

5. Ο Οργανισμός έλαβε επίσης υπόψη την εισαγωγή του κανόνα του ελαφριού αθλητικού αεροσκάφους (LSA) από την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FAA) που επεσήμανε μειωμένη εναρμόνιση μεταξύ του Οργανισμού και της FAA όσον αφορά τη ρύθμιση της αεροπορίας αναψυχής. Η πλειονότητα των τύπων LSA στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής είναι ευρωπαϊκής προέλευσης, αλλά δεν μπορούν να λειτουργούν νόμιμα στην Ευρωπαϊκή Ένωση εκτός αν έχουν βάρος κατά την απογείωση 450 kg (και συνεπώς εμπίπτουν στο παράρτημα II του βασικού κανονισμού) ή έχουν πιστοποιηθεί βάσει του κωδικού CS-VLA (πολύ ελαφρά αεροπλάνα) ή κάποιου υψηλότερου κωδικού.
6. Ως υποσύνολο αυτής της έννοιας για καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας, η ομάδα MDM.032 συζήτησε πολλές επιλογές για την αρχική αξιοπλοΐα. Με τη δημοσίευση της NPA 2008-07 της 18^{ης} Απριλίου 2008, η ομάδα πρότεινε τα εξής για την αρχική αξιοπλοΐα:
 - Καμία μεταβολή στα αεροσκάφη που περιλαμβάνονται στο πεδίο εφαρμογής του παραρτήματος II (κυρίως τα υπερελαφρά αεροσκάφη) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής (εφεξής μέρος 21) και διατήρηση των εν λόγω αεροσκαφών εκτός του πεδίου εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού.
 - Θέσπιση ενός ηπιότερου ρυθμιστικού καθεστώτος με βάση μια νέα διαδικασία για το ευρωπαϊκό ελαφρύ αεροσκάφος (ELA) και εισαγωγή έννοιας για τις τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές.
 - Υποδιαίρεση του ηπιότερου ρυθμιστικού καθεστώτος για το ELA σε δύο διαδικασίες:
 - ο ELA1 για αεροπλάνα, ανεμοπλάνα ή μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα που δεν ταξινομούνται ως σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα μέγιστου βάρους απογείωσης έως **1 200 kg**.
 - ο ELA2 για αεροπλάνα, ανεμοπλάνα ή μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα που δεν ταξινομούνται ως σύνθετα μηχανοκίνητα αεροπλάνα μέγιστου βάρους απογείωσης έως **2 000 kg**.
7. Η νέα διαδικασία που προτείνεται στην NPA 2008-07 για το ELA ήταν μια σημαντικά απλούστερη διαδικασία για τη ρύθμιση των αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού. Πρόθεση ήταν να εξακολουθήσει η έκδοση πιστοποιητικών τύπου για τον τύπο του αεροσκάφους και πιστοποιητικών αξιοπλοΐας για μεμονωμένα αεροσκάφη. Αυτό συνεπάγεται ότι η νέα διαδικασία θα ακολουθήσει τις υφιστάμενες αρχές του μέρους-21.
8. Μέχρι την καταληκτική ημερομηνία της 18^{ης} Ιουλίου 2008, ο Οργανισμός έλαβε 843 παρατηρήσεις από 79 εθνικές αεροπορικές αρχές, επαγγελματικούς φορείς και ιδιωτικές εταιρείες.
9. Πολλοί εισηγητές εξέφρασαν την άποψη ότι η NPA δεν πέτυχε αυτό που επιθυμούσαν, ήτοι μια πιστοποίηση συγκρίσιμη με εκείνη που υφίσταται στις ΗΠΑ (τον κανόνα του ελαφρού αθλητικού αεροσκάφους), στην οποία δεν περιλαμβάνονται εγκρίσεις φορέων ή σημαντική συμμετοχή της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (FAA). Ωστόσο, οι συγκεκριμένες παρατηρήσεις προέρχονταν κυρίως από ενδιαφερόμενους που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της διαδικασίας ELA1.
10. Συνεπώς, ο Οργανισμός πρότεινε μια σημαντική στρατηγική τροποποίηση στις προτάσεις στο έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις (ΕΑΠ) για την NPA 2008-07. Προτάθηκε μια παράλληλη φάση 2 θέσπισης κανόνων, ενώ για την κατηγορία αεροσκαφών ELA1 θα εξεταστεί στο πλαίσιο της ενέργειας θέσπισης κανόνων BR.010 περαιτέρω χαλάρωση του ρυθμιστικού καθεστώτος, κάτι που προσεγγίζει περισσότερο τους κανόνες LSA της FAA. Παράλληλα, οι προτάσεις της NPA 2008-07 τόσο για τη διαδικασία ELA1 όσο και για τη

διαδικασία ELA2 θα προχωρήσουν προκειμένου να εισαχθεί το συντομότερο δυνατόν μια απλούστευση της υφιστάμενης διαδικασίας πιστοποίησης του μέρους 21.



11. Ο Οργανισμός αποφάσισε να διαχωρίσει τη δημοσίευση του ΕΑΠ για την NPA 2008-07 ώστε να κοινοποιηθεί σαφέστερα αυτή η προσέγγιση δύο φάσεων και να δοθεί μια ολοκληρωμένη σύνοψη των συζητήσεων, συμπερασμάτων και του κειμένου της πρότασης που προέκυψε για τις αλλαγές στο μέρος 21 με στόχο την απλούστευση της υφιστάμενης διαδικασίας πιστοποίησης. Πιστεύεται ότι παρά τις έντονες αντιδράσεις σε αυτόν τον διαχωρισμό, οι οποίες εκφράζονται επίσης στο προσάρτημα της παρούσας γνώμης, ο εν λόγω διαχωρισμός βελτίωσε τη διαβούλευση σχετικά με αυτήν τη στρατηγική και προσέφερε παράλληλα μια ταχύτερη διαδικασία για τις αλλαγές στο μέρος-21 που προτείνονται στην παρούσα γνώμη.
12. Την 25^η Νοεμβρίου 2010 δημοσιεύτηκε ένα χωριστό μέρος II του ΕΑΠ για την NPA 2008-07 με τις 843 παρατηρήσεις, απαντήσεις και το προκύπτον κείμενο των προτεινόμενων νέων προδιαγραφών πιστοποίησης για αεροπλάνα στην κατηγορία ELA1 έως και 600 kg (CS-LSA). Οι νέες αυτές προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA προγραμματίζεται να δημοσιευθούν στις αρχές του 2011 και χρησιμοποιούν πρότυπα του κλάδου που χρησιμοποιούνται επίσης στους κανόνες LSA της FAA.
13. Για την προετοιμασία της φάσης 2 (ενέργεια BR.010) που προτείνει ο Οργανισμός, πραγματοποιήθηκε μελέτη των υφιστάμενων εθνικών ρυθμιστικών συστημάτων για τα υπερελαφρά αεροσκάφη σε ορισμένα κράτη μέλη, καθώς και των δεδομένων σχετικά με την ασφάλεια. Ο σκοπός είναι να διαπιστωθεί αν είναι δυνατόν να αποκομισθούν διδάγματα από τα συγκεκριμένα ρυθμιστικά συστήματα, τα οποία ισχύουν για κατηγορίες αεροσκαφών παρόμοιες με την υποκατηγορία των αεροπλάνων ELA1. Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης θα χρησιμοποιηθούν για τη διερεύνηση επιλογών στο πλαίσιο της ενέργειας BR.010.

14. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της πορείας που επέλεξε ο Οργανισμός για την τροποποίηση του μέρους 21, η οποία προτείνεται στην παρούσα γνώμη, είναι:
- Η απλοποίηση της υφιστάμενης διαδικασίας πιστοποίησης για όλα τα αεροσκάφη των υποκατηγοριών ELA1 και ELA2, διατηρώντας παράλληλα το πιστοποιητικό τύπου ή το περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου.
 - Οι αλλαγές καθίστανται διαθέσιμες το συντομότερο δυνατόν στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας θέσπισης κανόνων.
 - Εισάγεται η έννοια των «τυποποιημένων τροποποιήσεων» και «τυποποιημένων επισκευών» για:
 - α. αεροσκάφη ELA1 και ELA2,
 - β. αεροπλάνα με μέγιστη μάζα απογείωσης (MTOM) 5700 kg ή μικρότερη, και
 - γ. στροφιόπτερα με μέγιστη μάζα απογείωσης 3175 kg ή μικρότερη.
 - Η πρόταση δεν θεωρείται η βέλτιστη λύση για την υποκατηγορία ELA1 και απαιτείται επιπλέον χρόνος για την κατάρτιση νέας πρότασης.
 - Ο κανονισμός περί τελών και δικαιωμάτων που θέσπισε η Επιτροπή εξακολουθεί να εφαρμόζεται παρότι οι ενδιαφερόμενοι θεωρούν ότι κάτι τέτοιο αποτελεί σημαντική τροχοπέδη για την πιστοποίηση νέων αεροσκαφών ή την πιστοποίηση τροποποιήσεων ή επισκευών σε υφιστάμενα αεροσκάφη. Προτάθηκε η χρήση χρηματοδότησης που βασίζεται σε χαμηλά τέλη από τα αεροπορικά εισιτήρια, ίδιας με εκείνη που χρησιμοποιείται στις ΗΠΑ. Το σύστημα αυτό θα διασφαλίσει τη χρηματοδότηση του συστήματος του EASA χωρίς σημαντική αύξηση στην τιμή των αεροπορικών εισιτηρίων.
15. Οι αντιδράσεις στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07 παρατίθενται στο προσάρτημα της παρούσας γνώμης και παρέχουν — για πρακτικούς σκοπούς — μετάφραση ή περιεκτική σύνοψη κάποιων αντιδράσεων. Συνολικά επτά ενώσεις από τον τομέα ELA1 της γενικής αεροπορίας, έξι ευρωπαϊκές αρχές, η FAA και δύο ιδιώτες παρείχαν παρατηρήσεις.
16. Ιδίως οι ενδιαφερόμενοι που είναι ενεργοί στην υποκατηγορία ELA1 εκφράζουν την απογοήτευσή τους από την τρέχουσα πρόταση. Κατά την άποψή τους, δεν θα προσφέρει την αναγκαία χαλάρωση για την κοινότητά τους και, επιπλέον, η θέσπιση αυτής της αλλαγής έχει καθυστερήσει πολύ. Ο Οργανισμός έχει ήδη εκφράσει στο ΕΑΠ ότι είναι σαφές πως οι προτεινόμενες τροποποιήσεις στο μέρος 21 δεν θα προσφέρουν την οριστική λύση. Συνεπώς, προτείνεται διαδικασία παρακολούθησης για την εξέταση των επιλογών στις περιπτώσεις όπου απαιτούνται αλλαγές στο βασικό κανονισμό. Αυτό το θέμα, ωστόσο, εξετάζεται χωριστά από την πρόταση που πραγματοποιείται στην παρούσα γνώμη.

17. Από τις αντιδράσεις στο μέρος I του ΕΑΠ προκύπτει ότι η συνδυασμένη έγκριση σχεδιασμού και παραγωγής, όπως αυτή προτείνεται σε ένα νέο τμήμα IB του μέρους 21, δεν θεωρείται ότι θα προσφέρει τα οφέλη που αναμένει ο κλάδος. Το προτεινόμενο τμήμα IB θεωρείται πολύ περίπλοκο. Μακροπρόθεσμα θα μπορούσε να οδηγήσει σε ασυμβατότητες με τα υφιστάμενα τμήματα του μέρους 21 για τις ΕΦΣ και τις ΕΦΠ. Θεωρείται επίσης ότι θα επιφέρει επιπρόσθετη γραφειοκρατία. Ο Οργανισμός έλαβε υπόψη αυτές τις αντιδράσεις και κατέληξε ότι το νέο τμήμα IB, το οποίο έχει εφαρμογή μόνο στα αεροσκάφη που πληρούν τα κριτήρια των υποκατηγοριών ELA1 και ELA2, έχει περιπλέξει υπερβολικά το μέρος 21 με ελάχιστα ή ανύπαρκτα οφέλη για τους φορείς. Είναι επίσης προφανές ότι η πρόταση για τη συνδυασμένη έγκριση σχεδιασμού και παραγωγής προϋπέθετε την εφαρμογή εκ μέρους ενός κράτους μέλους του άρθρου 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού. Μόνο αν ένα κράτος μέλος ζητούσε να αναλάβει ο Οργανισμός την ευθύνη για την έγκριση συγκεκριμένου φορέα παραγωγής στο εν λόγω κράτος θα ήταν δυνατή η έκδοση συνδυασμένης έγκρισης. Πράγματι, βάσει του άρθρου 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού είναι ήδη δυνατή η συνδυασμένη έγκριση σχεδιασμού και παραγωγής στο πλαίσιο των τρεχόντων εκτελεστικών κανόνων. Όταν ένα κράτος μέλος έχει συμφωνήσει να κάνει χρήση αυτής της διάταξης, ο Οργανισμός συνδυάζει την επιτήρηση των ΕΦΠ και των ΕΦΣ και εκδίδει εντέλει μια συνδυασμένη έγκριση. Συνεπώς, το προτεινόμενο τμήμα IB αποσύρθηκε.

III. Περιεχόμενο της γνώμης του Οργανισμού

18. Η παρούσα γνώμη λαμβάνει υπόψη της, όσο το δυνατόν περισσότερο, τις υποδείξεις που έγιναν από τους ενδιαφερόμενους και τις αρχές που συμμετείχαν στη διαβούλευση και διατύπωσαν αντιδράσεις επί του μέρους I του ΕΑΠ στην NPA 2008-07. Στη συνέχεια παρουσιάζονται αλλαγές στην τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 και του παραρτήματος I (μέρος 21), η οποία προτείνεται στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07 για κάθε παράγραφο, κατά περίπτωση. Οι συντακτικές διορθώσεις δεν αναφέρονται ρητώς.

19. 1702/2003

Στο άρθρο 1 εισάγεται ορισμός του ELA1 και του ELA2 προκειμένου να βελτιωθεί η αναγνωσιμότητα των απαιτήσεων στο μέρος 21.

20. Μέρος 21

21A.14 Απόδειξη ικανότητας

Στο κείμενο του μέρους 21 που προκύπτει στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07, η παράγραφος 21A.14, στοιχείο γ) τροποποιήθηκε εσφαλμένα κατά τρόπο ανάλογο με την παράγραφο 21A.14 στοιχείο β) σχετικά με τους κινητήρες και τους έλικες. Αυτή η παράγραφος πρέπει να επιτρέπει μόνο το πρόγραμμα πιστοποίησης για κινητήρες και έλικες που είναι εγκατεστημένοι σε αεροσκάφη στα οποία αναφέρεται. Η παράγραφος 21A.14, στοιχεία β) και γ) έχει διορθωθεί και απλοποιηθεί χρησιμοποιώντας τον ορισμό των αεροσκαφών ELA1 και ELA2 του άρθρου 1.

21A.35 Πτητικές δοκιμές

Τα αεροσκάφη ELA1 και ELA2 περιλαμβάνονται στο στοιχείο β) σύμφωνα με το κείμενο που προκύπτει στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07.

21A.90A Πεδίο εφαρμογής

Αλλάζει η αρίθμηση αυτής της παραγράφου και οι τυποποιημένες τροποποιήσεις προστίθενται στο πεδίο εφαρμογής αυτού του τμήματος.

21A.90B Τυποποιημένες τροποποιήσεις

Η απαίτηση συντάσσεται εκ νέου και επαναριθμείται (βλ. παράγραφο 21A.98 στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07) προκειμένου να διαχωρίζεται σαφώς η διαδικασία έγκρισης για τροποποιήσεις από τις τυποποιημένες τροποποιήσεις, οι οποίες δεν απαιτούν την εν λόγω διαδικασία έγκρισης. Το κείμενο έχει επίσης απλοποιηθεί με τη χρήση των ορισμών για τα αεροσκάφη ELA1 και ELA2, οι οποίοι εισάχθηκαν στο άρθρο 1.

21A.112B Απόδειξη ικανότητας

Εισάγεται αναφορά στη νέα παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ) σύμφωνα με το κείμενο που προκύπτει στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07.

21A.116 Δυνατότητα μεταβίβασης

Η απαίτηση έχει τροποποιηθεί για τα αεροσκάφη ELA1 σύμφωνα με το κείμενο που προκύπτει στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07.

21A.307 Διάθεση εξαρτημάτων και εξοπλισμού προς εγκατάσταση

Το κείμενο που προκύπτει στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07 περιείχε εκ παραδρομής στοιχείο γ), το οποίο καλυπτόταν ήδη στο στοιχείο β). Συνεπώς, το συγκεκριμένο στοιχείο διαγράφηκε.

Η απαίτηση συντάσσεται εκ νέου, αξιοποιώντας τους ορισμούς των αεροσκαφών ELA1 και ELA2, οι οποίοι εισάχθηκαν στο άρθρο 1. Επίσης, προστίθεται απαίτηση συγκεκριμένων στοιχείων αναγνώρισης για τα εξαρτήματα που κατασκευάζονται υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη.

ΜΕΡΟΣ IB — Συνδυασμένη έγκριση για φορείς υπεύθυνους για τον σχεδιασμό και την παραγωγή των αεροσκαφών που ορίζονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχεία β) και γ)

Η πρόταση για το νέο αυτό τμήμα έχει αποσυρθεί.

21A.431A Πεδίο εφαρμογής

Αυτή η παράγραφος παρέμεινε αμετάβλητη στο ΕΑΠ 2008-07, αλλά πλέον έχει επαναριθμηθεί και στο πεδίο εφαρμογής αυτού του τμήματος έχουν προστεθεί οι τυποποιημένες επισκευές.

21A.431B Τυποποιημένες επισκευές

Η απαίτηση έχει συνταχθεί εκ νέου και επαναριθμηθεί (βλ. παράγραφο 21A.436 στο μέρος I του ΕΑΠ 2008-07) προκειμένου να διαχωριστεί σαφώς η διαδικασία έγκρισης για επισκευές από τις τυποποιημένες επισκευές, οι οποίες δεν απαιτούν την εν λόγω διαδικασία. Το κείμενο έχει επίσης απλοποιηθεί με τη χρήση των ορισμών για τα αεροσκάφη ELA1 και ELA2, οι οποίοι εισάχθηκαν στο άρθρο 1.

21A.432B Απόδειξη ικανότητας

Η απαίτηση έχει τροποποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει την επιλογή χρήσης προγράμματος πιστοποίησης για την απόδειξη ικανότητας για αεροσκάφη ELA1 σύμφωνα με το κείμενο που προκύπτει στο μέρος του ΕΑΠ 2008-07.

21A.439 Παραγωγή εξαρτημάτων επισκευής

Αυτή η απαίτηση αρχικά τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριληφθεί το νέο τμήμα IB. Όμως το εν λόγω τμήμα αποσύρθηκε και συνεπώς δεν υπάρχουν αλλαγές στη συγκεκριμένη παράγραφο.

21A.441 Εκτέλεση της επισκευής

Αυτή η αρχικά τροποποιήθηκε ώστε να συμπεριληφθεί το νέο τμήμα IB. Το εν λόγω τμήμα αποσύρθηκε. Η διατύπωση «εγκεκριμένος φορέας συντήρησης» αντικαθίσταται από αναφορά στο μέρος M και στο μέρος 145 ώστε να απαλειφθούν οι μη σκόπιμοι περιορισμοί του μέρους M και του μέρους 145.

ΤΜΗΜΑΤΑ ΙΣΤ και ΙΖ

Οι αλλαγές που προτείνονται στις παραγράφους αυτών των τμημάτων αποσύρθηκαν με την απόσυρση του τμήματος IB.

ΕΝΟΤΗΤΑ Β

Οι αλλαγές που προτείνονται στις παραγράφους αυτών των τμημάτων αποσύρθηκαν με την απόσυρση του τμήματος IB.

21. Εκτός από την αλλαγή στην παράγραφο M.A.501, στοιχείο α), η οποία ενσωματώθηκε στον κανονισμό (ΕΚ) 1056/2008, προτείνονται αλλαγές στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. **2042/2003** της Επιτροπής για λόγους συμβατότητας με τον κανονισμό 1702/2003. Αυτές οι αλλαγές λαμβάνουν υπόψη το νέο ορισμό των αεροσκαφών ELA1, τη νέα κατηγορία εξαρτημάτων στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) και την εισαγωγή των τυποποιημένων τροποποιήσεων και τυποποιημένων επισκευών.

Το άρθρο 2, παράγραφος (ια) τροποποιείται για να συμβαδίζει ο ορισμός των αεροσκαφών ELA1 με το νέο ορισμό που προτείνεται στην παρούσα γνώμη για τον κανονισμό αριθ. 1702/2003. Αυτές οι αλλαγές θα επιτρέψουν την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει πλέον το μέρος 21.

22. **Μέρος Μ**

M.A.302 Πρόγραμμα συντήρησης αεροσκάφους

Το στοιχείο δ) τροποποιείται προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι στο πρόγραμμα συντήρησης λαμβάνονται υπόψη οι οδηγίες για διαρκή αξιοπλοΐα που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές πιστοποίησης για τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές.

M.A.304 Δεδομένα μετατροπών και επισκευών

Αυτή η παράγραφος τροποποιείται ώστε να συμπεριλάβει τις προδιαγραφές πιστοποίησης που θα εκδώσει ο Οργανισμός για τις τυποποιημένες τροποποιήσεις και τις τυποποιημένες επισκευές.

M.A. 502 Συντήρηση παρελκομένων

Αυτή η παράγραφος τροποποιείται προκειμένου να καθοριστούν οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες θα συντηρούνται τα παρελκόμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) και να αποσαφηνιστεί ότι τα εν λόγω παρελκόμενα δεν είναι επιλέξιμα για την έκδοση εντύπου 1 του EASA μετά τη συντήρηση.

M.A.613 Πιστοποιητικό διάθεσης παρελκομένου σε υπηρεσία

Αυτή η παράγραφος τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι τα παρελκόμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) δεν είναι επιλέξιμα για την έκδοση εντύπου 1 του EASA μετά τη συντήρηση.

M.A.614 Αρχεία συντήρησης

Το στοιχείο β) τροποποιείται προκειμένου να καταστεί συμβατό με δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τυποποιημένες τροποποιήσεις και τυποποιημένες επισκευές, οι οποίες δεν ακολουθούν τη διαδικασία έγκρισης του μέρους 21.

M.A.710 Επιθεώρηση της αξιοπλοΐας

Η διατύπωση του στοιχείου α), σημείο 6 τροποποιείται ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με την έννοια των τυποποιημένων τροποποιήσεων και των τυποποιημένων επισκευών.

M.A.802 Πιστοποιητικό διάθεσης παρελκομένου σε υπηρεσία

Αυτή η παράγραφος τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι τα παρελκόμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) δεν είναι επιλέξιμα για την έκδοση εντύπου 1 του EASA μετά τη συντήρηση.

M.A.902 Ισχύς του πιστοποιητικού επιθεώρησης αξιοπλοΐας

Η διατύπωση του στοιχείου β), σημείο 5 τροποποιείται ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με την έννοια των τυποποιημένων τροποποιήσεων και των τυποποιημένων επισκευών.

23. Μέρος 145

145.A.42 Αποδοχή παρελκομένων

Το στοιχείο α) τροποποιείται ώστε να συμπεριλάβει τα παρελκόμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο γ) και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες αυτά μπορούν να εγκαθίστανται.

145.A.50 Πιστοποίηση συντήρησης

Αυτή η παράγραφος τροποποιείται προκειμένου να αποσαφηνιστεί ότι τα παρελκόμενα που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) δεν είναι επιλέξιμα για την έκδοση εντύπου 1 του EASA μετά τη συντήρηση.

145.A.55 Αρχεία συντήρησης

Το στοιχείο β) τροποποιείται ώστε να καταστεί συμβατό με δεδομένα που χρησιμοποιούνται για τις τυποποιημένες τροποποιήσεις και τις τυποποιημένες επισκευές.

145.A.65 Πολιτική ασφάλειας και ποιότητας, διαδικασίες συντήρησης και σύστημα ποιότητας

Η διατύπωση του στοιχείου β) τροποποιείται ώστε να εξασφαλιστεί η συμβατότητα με την έννοια των τυποποιημένων τροποποιήσεων και των τυποποιημένων επισκευών.

Κολωνία, 18 Μαρτίου 2011

P. GOUDOU
Εκτελεστικός Διευθυντής

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ: Αντιδράσεις στο ΕΑΠ 2008-07

(1) Ένας ιδιώτης διατύπωσε τις εξής παρατηρήσεις:

- Δυστυχώς, η αρχική «έννοια για καλύτερη ρύθμιση» δεν έχει επιφέρει παρά προσαρμογές των τρεχόντων κανόνων του μέρους 21. Οι προτάσεις αυτές έχουν κάποια αξία, αλλά δεν θα διασώσουν τη γενική αεροπορία. Αναφέρεται ότι ένα λιγότερο γραφειοκρατικό εθνικό σύστημα όπως το «deutsche Luftrecht» ή η επέκταση του παραρτήματος II σε μέγιστο βάρος απογείωσης (MTOW) 2000 kg θα παρείχε την καλύτερη ρύθμιση για τη γενική αεροπορία.

Απάντηση: Ο Οργανισμός εξέφρασε στο ΕΑΠ ότι είναι σαφές πως οι προτεινόμενες αλλαγές στο μέρος 21 δεν θα προσφέρουν την οριστική λύση. Συνεπώς, θα αρχίσει παρακολούθηση για την εξέταση των επιλογών στις περιπτώσεις όπου απαιτούνται αλλαγές στον βασικό κανονισμό. Αυτές οι αλλαγές θα μπορούσαν να κινηθούν προς την κατεύθυνση που διατυπώνεται στην αντίδραση. Οι αλλαγές σε επίπεδο βασικού κανονισμού είναι πιθανόν να απαιτήσουν κάποιο χρόνο.

- Η τρέχουσα έννοια χωριστών κανόνων για τον σχεδιασμό, την παραγωγή, τα πτυχία, τη συντήρηση και τις λειτουργίες δεν θεωρείται κατάλληλη για τη γενική αεροπορία. Καθιστά τους κανόνες δυσνόητους και εξαιρετικά δύσχρηστους για τα πρόσωπα και τους φορείς που εμπλέκονται στη γενική αεροπορία. Γιατί δεν είναι δυνατή η κατάρτιση αποκλειστικών κανόνων για τη γενική αεροπορία όταν, από την άλλη πλευρά, είναι δυνατή η εισαγωγή νέων τεχνικών προτύπων για συγκεκριμένες τάξεις βάρους;

Απάντηση: Η συνέπεια της προτεινόμενης τροποποίησης στον τρέχοντα βασικό κανονισμό είναι ότι δεν είναι δυνατή η αλλαγή των αρχών. Συνεπώς, παραμένουν οι χωριστοί κανόνες για τον σχεδιασμό και την παραγωγή.

- Τα **τέλη και τα δικαιώματα** εξακολουθούν να έχουν εφαρμογή και να είναι πολύ υψηλά για φορείς γενικής αεροπορίας. Προτείνεται η χρήση χρηματοδότησης που βασίζεται σε χαμηλά τέλη από τα αεροπορικά εισιτήρια, ίδιας με εκείνη που χρησιμοποιείται στις ΗΠΑ. Το σύστημα αυτό θα διασφαλίσει τη χρηματοδότηση του συστήματος του EASA χωρίς σημαντική αύξηση στην τιμή των αεροπορικών εισιτηρίων.

Απάντηση: Ο Οργανισμός θα διαβιβάσει την πρόταση στην Επιτροπή προκειμένου αυτή να τη λάβει υπόψη.

- **Απόδειξη ικανότητας για τον σχεδιασμό.** Η εισαγωγή του «προγράμματος πιστοποίησης» θεωρείται βελτίωση, εφόσον διατηρείται στο ελάχιστο. Επίσης, το σύστημα των εναλλακτικών διαδικασιών για την έγκριση φορέων σχεδιασμού (ΕΔ ΕΦΣ) ήταν αρχικά ένα σχετικά λιγότερο γραφειοκρατικό σύστημα, αλλά ορισμένες φορές εφαρμόζεται με τρόπο που το καθιστά ακατάλληλο για σχέδια μικρής κλίμακας. Προτείνεται επίσης η δημιουργία μιας «έγκρισης σχεδιασμού» για ΕΦΣ ιδιωτών αντί για ΕΦΣ φορείς.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι η τρέχουσα εφαρμογή των απαιτήσεων φορέων σχεδιασμού ενδεχομένως να είναι πολύ απαιτητική για έναν φορέα γενικής αεροπορίας. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτείνει στο ΕΑΠ 2008-07 την κατάρτιση αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για ΕΦΣ που θα καθιστούσαν ευκολότερη την απόδειξη της συμμόρφωσης. Το όφελος είναι ότι ο συγκεκριμένος φορέας σχεδιασμού θα έχει πλήρη προνόμια. Η πρόταση για «έγκριση σχεδιασμού» για ιδιώτες δεν λήφθηκε υπόψη σε αυτό το στάδιο καθώς η προσέγγιση του EASA αφορά εγκρίσεις φορέων.

- **Εξαρτήματα που δεν απαιτούν το έντυπο 1 του EASA.** Αυτή η εξέλιξη θεωρείται θετική.

Ερώτηση: Γιατί απαιτείται έγκριση για την εγκατάσταση εγκεκριμένου εξοπλισμού όταν αυτή επίσης περιλαμβάνει οδηγίες εγκατάστασης; Η διαδικασία και τα έξοδα έγκρισης εγκατάστασης δυσχεραίνουν την υλοποίηση σύγχρονου εξοπλισμού, όπως το σύστημα FLARM, που θα μπορούσε να αυξήσει την ασφάλεια. Πόσα ατυχήματα σήμερα οφείλονται σε τεχνικά αίτια;

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί τον σχολιαστή για την υποστήριξή του προς την πρόταση. Υποστηρίζεται ότι η εκτέλεση «τυποποιημένων τροποποιήσεων» πρέπει να καταστεί ευκολότερη για τη γενική αεροπορία. Για αυτόν τον λόγο αυτό συμπεριλαμβάνεται στην παρούσα πρόταση (βλ. επόμενη παράγραφο). Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι τα ατυχήματα γενικής αεροπορίας συνδέονται, στην πλειοψηφία τους, με λειτουργικά αίτια.

• **Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές.** Αυτή η εξέλιξη υποστηρίζεται κατ' αρχήν. Ο τρόπος, ωστόσο, φαίνεται να οδηγεί σε γραφειοκρατική λύση. Η συμβουλευτική εγκύκλιος AC 43-13 της FAA είναι ένα ρεαλιστικό έγγραφο και δεν υποστηρίζεται η ανάγκη για νέες προδιαγραφές πιστοποίησης.

Απάντηση: Ο Οργανισμός προτείνει την εισαγωγή νέων προδιαγραφών πιστοποίησης που καλύπτουν τις τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές, με περιεχόμενο που αντλεί δεδομένα από τη συμβουλευτική εγκύκλιο AC 43-13 της FAA. Το νομικό καθεστώς δεν είναι, ωστόσο, ίδιο με εκείνο της συμβουλευτικής εγκυκλίου της FAA γιατί οι προδιαγραφές πιστοποίησης θα περιέχουν λεπτομερείς επισκευές και τροποποιήσεις που δεν απαιτούν διαδικασία έγκρισης. Η διαδικασία για την κατάρτιση και έκδοση αυτών των προδιαγραφών πιστοποίησης μπορεί να μοιάζει γραφειοκρατική, ωστόσο επιτρέπει στον Οργανισμό να εκδίδει, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, εγκεκριμένους σχεδιασμούς, οι οποίοι μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς να υφίσταται ανάγκη για έγκριση για κάθε μεμονωμένη τυποποιημένη επισκευή ή τροποποίηση.

(2) Ανάλογες ήταν οι αντιδράσεις των ενώσεων «The British Gliding Association» και «European Gliding Union»:

Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές. Το μέρος 21, ακόμη και μετά την τροποποίησή του για τα ελαφρά αθλητικά αεροσκάφη, ακολουθεί την απλοϊκή νομική άποψη σύμφωνα με την οποία ΟΠΟΙΑΔΗΠΟΤΕ ενσωματωμένη μετατροπή σε ένα αεροσκάφος, όσο μικρή και αν είναι, έχει αντίκτυπο στη βάση πιστοποίησης τύπου που τεκμηριώνει την αξιοπιστία του αεροσκάφους. Για την εγκατάσταση αθλητικού εξοπλισμού εφαρμόζεται η πλήρης διαδικασία, συμπεριλαμβανομένων των ΕΦΣ, η οποία είναι δαπανηρή και μη ενδεδειγμένη αν ληφθούν υπόψη οι απόλυτα ελάχιστες επιπτώσεις στην ασφάλεια. Το μέτρο που παρέχεται στην NPA μέσω των προτεινόμενων προδιαγραφών πιστοποίησης – τυπικές επισκευές και τροποποιήσεις, είναι ευπρόσδεκτο, αλλά μπορεί να ληφθεί υπόψη παράλληλα με περαιτέρω μέτρα, όπως είναι παραδείγματος χάρη:

- ο Ένας επαναπροσδιορισμός εντός της διαδικασίας ELA που επιτρέπει την εκτέλεση καθορισμένων τροποποιήσεων περιορισμένης τάξης κατά τη διακριτική ευχέρεια του ιδιοκτήτη, του φορέα συντήρησης, της τοπικής ένωσης ή της εθνικής αρχής πολιτικής αεροπορίας.
- ο Ευρύτερες ελευθερίες εντός του μέρους 21 – κυρίως μέσω της καθοδήγησης αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.
- ο Παροχή επιπρόσθετης, καταλληλότερης καθοδήγησης στις εθνικές αεροπορικές αρχές μέσω κανόνων «MB» στο μέρος 21.
- ο Μια «μινιμαλιστική» επιλογή για νέα διαπίστευση ΕΦΣ ώστε να συμπεριληφθούν οι εν λόγω τροποποιήσεις με τρόπο οικονομικό και ανάλογο.
- ο Αναγνώριση του γεγονότος ότι αυτή η δραστηριότητα είναι πράγματι καταλληλότερη για τη διαρκή αξιοπιστία στο μέρος M και ότι τα προνόμια ενός ενδεδειγμένου φορέα του μέρους M θα μπορούσαν να θεωρηθούν αποδεκτά σε αυτές τις περιπτώσεις.
- ο Η ομαδική ένταξη υφιστάμενου υλικού καθοδήγησης στις νέες προδιαγραφές πιστοποίησης – τυποποιημένες επισκευές και τροποποιήσεις

Κύρια πηγή προβληματισμού εξακολουθούν να αποτελούν τα ελάχιστα επίπεδα αλλαγής που απαιτούν ενέργεια τροποποίησης. Προς το παρόν, ακόμη και η αλλαγή της θέσης ενός οργάνου στον πίνακα οργάνων απαιτεί κάποια μικρή τροποποίηση. Ο τρέχων ορισμός του επιπέδου στο οποίο μια «αναθεωρημένη εγκατάσταση» δικαιολογεί καθεστώς τροποποίησης «ελάχιστος σημασίας» μένει να συζητηθεί.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι η προτεινόμενη τροποποίηση του μέρους 21 και η εισαγωγή νέων προδιαγραφών πιστοποίησης για τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές έχουν περιορισμούς καθώς παραμένουν στο πλαίσιο της αρχής για έγκριση όλων των τροποποιήσεων. Αυτό, ωστόσο, οφείλεται στον τρέχοντα βασικό κανονισμό. Στη φάση 2 για «μια καλύτερη ρύθμιση της γενικής αεροπορίας» που διεξάχθηκε στο πλαίσιο της ενέργειας BR.010 πρόκειται να εξεταστούν δυνατότητες όπως προτείνει ο σχολιαστής. Από την άλλη πλευρά, η προτεινόμενη τροποποίηση του μέρους 21 και η εισαγωγή των τυποποιημένων τροποποιήσεων και επισκευών αποτελεί ένα εργαλείο που, στο πλαίσιο των τροποποιήσεων που απαιτούν έγκριση, θεωρείται ότι υποστηρίζει την κοινή και τυποποιημένη εκτέλεση τροποποιήσεων μέσω μιας λιγότερο επαχθούς διαδικασίας.

Απόδειξη ικανότητας για έγκριση (ΕΦΣ, ΕΦΠ και ΕΦΣ/ΕΦΠ). Ο ρυθμιστικός διαχωρισμός σε κατηγορίες για τον σχεδιασμό, την αρχική αξιοπλοΐα, τη διαρκή αξιοπλοΐα, τις επισκευές και τη συντήρηση οδήγησε σε πολλαπλές εγκρίσεις, οι οποίες, παρότι ενδείκνυνται για μεγάλα αεροσκάφη και εταιρείες, αντενδείκνυνται απολύτως για ενώσεις, μικρομεσαίες επιχειρήσεις και βιοτεχνίες αεροπορίας αθλητισμού/γενικής αεροπορίας. Η NPA προτείνει τα ακόλουθα μέτρα, τα οποία δεν εξυπηρετούν βασικές στοιχειώδεις ανάγκες και αντιθέτως οδηγούν σε πολλαπλά σχέδια δράσης.

Εξατομικευμένο πρόγραμμα πιστοποίησης – Αυτό φαίνεται να επιτρέπει στους σχεδιαστές να σχεδιάζουν πρώτα, με την προοπτική να λάβουν έγκριση αναδρομικά εφόσον επιτευχθεί επαρκής πρόοδος και εμπιστοσύνη. Αυτή η ευελιξία φαίνεται να επιφέρει αλλαγή μόνο στη σειρά με την οποία υποβάλλονται αιτήσεις για έγκριση, χωρίς αντίκτυπο στο συνολικό φόρτο εργασίας. Δυστυχώς δεν διατηρείται η «εναλλακτική έννοια» για τροποποιήσεις στο πιστοποιητικό τύπου.

Απόδειξη ικανότητας παραγωγής. Στο ΕΑΠ αναφέρονται γενικότητες σχετικά με την «απλοποίηση» της διαδικασίας χωρίς να αναφέρονται συγκεκριμένες απλοποιήσεις.

Απάντηση: Δεν υπάρχουν απλοποιήσεις στον κανόνα για τις ΕΦΠ, ωστόσο ο Οργανισμός θα καταρτίσει αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης προκειμένου να καταστεί ευκολότερη η απόδειξη συμμόρφωσης για τις υποκατηγορίες ELA 1 και ELA 2.

Συνδυασμένη έγκριση ΕΦΣ/ΕΦΠ. Αυτό είναι το πλέον υποσχόμενο από όλα τα μέτρα για την «απόδειξη ικανότητας». Θα μπορούσε, ωστόσο, να χάσει εύκολα την αξία του μεταξύ του EASA και μιας μη συνεργάσιμης εθνικής αεροπορικής αρχής. Πώς θα ενσωματωθούν ο ρόλος των εθνικών αεροπορικών αρχών και ο ρόλος του EASA στην «απλοποιημένη» διαδικασία;

Επισημαίνεται ότι πολλές ευρωπαϊκές εταιρείες ανεμοπλάνων που είχαν διαπιστευτεί στο παρελθόν με πλήρεις εθνικές εγκρίσεις, έκτοτε δεν έχουν λάβει έγκριση βάσει του μέρους 21, προφανώς λόγω της περιπλοκότητας και των δαπανών του συστήματος του μέρους 21. Μπορούμε να αναμένουμε ότι μία ή περισσότερες από τις παραπάνω επιλογές θα επιτρέψει την επιτάχυνση της διαδικασίας για τη λήψη της έγκρισης; Κατά την άποψή μας ως αθλητικής ένωσης, η διαδικασία συνδυασμένης ΕΦΣ/ΕΦΠ προκρίνεται ως η πιθανότερη επιλογή.

Απάντηση: Η κεντρική ιδέα του προγράμματος πιστοποίησης είναι να επιτρέψει την πιστοποίηση τύπου χωρίς να υφίσταται ανάγκη για ΕΦΣ ή εναλλακτική διαδικασία ΕΦΣ για την υποκατηγορία ELA1. Αναγνωρίζεται ότι κάτι τέτοιο αρχικά θα απλοποιήσει μόνο την αρχική πιστοποίηση τύπου και δεν θα προσφέρει τα προνόμια ΕΦΣ που θα μείωναν το φόρτο για συνεχιζόμενη υποστήριξη της πιστοποίησης τύπου. Για αυτόν τον λόγο καταρτίζονται απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για τη λήψη έγκρισης ΕΦΣ.

Σχόλιο: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο β), σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

Εξαρτήματα χωρίς έντυπο 1. Η πρόταση στο ΕΑΠ για τη μείωση του εύρους των εξαρτημάτων για τη διάθεση των οποίων δεν απαιτείται έντυπο 1 του EASA δεν είναι επαρκώς αιτιολογημένη. Η ανάγκη που εκφράζεται για την κατάρτιση ενός κανονισμού με στοιχεία κοινά με εκείνα της εμπορικής αεροπορίας δεν είναι λογική ούτε εύλογη.

Η κατασκευή κατάλληλων ανταλλακτικών εξαρτημάτων της δομής του αεροσκάφους και τοπικών δομικών στοιχείων υποστήριξης από πρώτες ύλες που προέρχονται από ενδεδειγμένες πηγές ελέγχεται επαρκέστατα από τους εγκεκριμένους συντηρητές των αεροσκαφών και τους υπεύθυνους υπαλλήλους της αρμόδιας αρχής σύμφωνα με το μέρος M. Το μέρος M προβλέπει ήδη την ενδεδειγμένη τήρηση αρχείων μέσω φύλλων εργασιών και μητρώων συντήρησης σχετικά με την προέλευση εμπορικώς εγκεκριμένου εξοπλισμού και την κατασκευή μικρών εξαρτημάτων δομής αεροσκάφους σύμφωνα με τις συστάσεις των κατασκευαστών, και αυτό επαρκεί πλήρως για την κάλυψη των αναγκών ασφάλειας αυτού του κλάδου ή, σε σπάνιες περιπτώσεις, για την επιστροφή ενός αεροσκάφους σε εμπορικές δραστηριότητες.

Η θέσπιση ενός κανόνα ανάλογου για την αεροπορία αθλητισμού/γενική αεροπορία εξαρτάται εξ ολοκλήρου από τη λεπτομερή εφαρμογή αυτού του υλικού καθοδήγησης και από το πεδίο εφαρμογής αυτών των ελευθεριών.

Απάντηση: Η πρόταση για τα εξαρτήματα χωρίς έντυπο 1 του EASA καλύπτει εξαρτήματα πέραν αυτών που παράγονται για συντήρηση. Το πεδίο εφαρμογής είναι ανοικτό για όλα τα εξαρτήματα, εκτός εξαρτημάτων και εξοπλισμού με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, εξαρτημάτων κύριου δομικού στοιχείου και εξαρτημάτων του συστήματος ελέγχου πτήσης. Αυτός ο περιορισμός στο πεδίο εφαρμογής εισάγεται ώστε να ελέγχονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια και, συνεπώς, να είναι δυνατή η χρήση σε εμπορική δραστηριότητα.

Ειδικευμένοι φορείς (ΕΦ). Η συμπερίληψη ευκαιριών για καθήκοντα ΕΦ για μικρομεσαίες επιχειρήσεις και αθλητικές ενώσεις αποτελεί σημαντική εξέλιξη, με τη δυνατότητα μείωσης των διοικητικών εξόδων, και χαιρετίζεται αναλόγως. Εκφράζονται φόβοι ότι η περιπλοκότητα που υφίσταται από ρυθμιστικής πλευράς και η πιθανή έλλειψη δέσμευσης σε επίπεδο διοικητικού συμβουλίου θα μπορούσαν να επισκιάσουν τα οφέλη ενός ΕΦ, ο οποίος είναι απολύτως χρήσιμος για την αθλητική/γενική αεροπορία, γενικότερα, και για τους αιτούντες, ειδικότερα. Πρέπει ο ΕΦ να μπορεί να έχει μέγιστη ελευθερία για τα επιλεγμένα καθήκοντα και να έχει επαφές με ένα μόνο μέρος από την πλευρά των αρχών. Η εμπορική βιωσιμότητα της λειτουργίας του ΕΦ απαιτεί προσεκτική εξέταση.

Απάντηση: Αναγνωρίζουμε την αβεβαιότητα σε σχέση με τη διαδικασία των ΕΦ για τον Οργανισμό και συνεπώς προτείνουμε τα απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την τρέχουσα ρυθμιστική δομή των ΕΦΣ.

Οι μελλοντικές απαιτήσεις αρχής AR GEN.205 (ανατρέξτε στο ΕΑΠ στις NPA 2008-22(β) και 2009-02(δ) που δημοσιεύτηκαν στις 4 Οκτωβρίου 2010) θα ορίζουν τον τρόπο χρήσης των ΕΦ από τις αρμόδιες αρχές. Κάτι τέτοιο θα είχε εφαρμογή στις ΕΦΠ με τη μεταφορά των ισχυόντων κανόνων από το μέρος 21 στο μέρος AR. Η σχετική γνώμη αναμένεται το 2013. (Ανατρέξτε στην ενέργεια MDM.060)

(3) Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών:

(Σελίδα 6, στοιχείο 1) Αμφισβητείται το αν είναι εφικτό, όπως προτείνεται, να ισχύουν για τα αεροσκάφη, μέσω των κανόνων λειτουργίας, μόνο οι περιορισμοί που περιλαμβάνονται στο φύλλο δεδομένων του πιστοποιητικού τύπου, χωρίς να δημιουργείται μεγάλος φόρτος εργασίας για την τροποποίηση των φύλλων δεδομένων πιστοποιητικού τύπου παλαιών αεροσκαφών που είχαν πιστοποιηθεί προ της ίδρυσης του EASA. Κάποια φύλλα δεδομένων πιστοποιητικού τύπου δεν θα αναφέρουν συγκεκριμένα περιορισμούς εφαρμοσιμότητας από τον κώδικα αξιοπολοΐας.

Απάντηση: Πιστεύεται ότι έχει παρερμηνευθεί η πρόθεση που εκφράζεται στο ΕΑΠ. Καθώς αναμενόταν ότι η έκδοση πιστοποιητικού κινητήρα και έλικα θα ήταν υπερβολικά περιοριστική, η ομάδα πρότεινε ως λύση τη χρήση περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου. Τη δεδομένη στιγμή είχαν εκφραστεί ανησυχίες ότι το περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου θα περιορίζε τη χρήση σε μη εμπορικές δραστηριότητες. Το σχέδιο των κανόνων λειτουργίας προβλέπει ότι για τα αεροσκάφη απαιτείται πιστοποιητικό αξιοπολοΐας ή περιορισμένο πιστοποιητικό αξιοπολοΐας και δεν θέτει γενικούς περιορισμούς στη λειτουργία παρά μόνο για εκείνα που περιέχονται στο φύλλο δεδομένων του. Συνεπώς, η χρήση περιορισμένου πιστοποιητικού τύπου δεν θα είχε επιπτώσεις. Δεν προβλέπεται η αναδρομική τροποποίηση των υφιστάμενων φύλλων δεδομένων πιστοποιητικού τύπου.

CS-VLA. Προτείνεται η τροποποίηση των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-VLA στα 900kg σύμφωνα με τις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-22.

Απάντηση: Αυτή η παρατήρηση θα ληφθεί υπόψη στη σχετική θέσπιση κανόνων VLA.008.

(Σελίδα 11) Δεν υποστηρίζεται ότι η συντομότερη και απλοποιημένη διαδικασία πιστοποίησης ανταλλακτικών εξαρτημάτων που έχουν κατασκευαστεί από ερασιτέχνες είναι αποδεκτή για αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται στην κατηγορία CAT.

Απάντηση: Ο Οργανισμός εξακολουθεί να πιστεύει ότι διατηρείται κατάλληλο επίπεδο ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη ότι τα εν λόγω εξαρτήματα δεν είναι εξαρτήματα κύριου δομικού στοιχείου, εξαρτήματα του συστήματος ελέγχου πτήσης ή εξαρτήματα με πεπερασμένη διάρκεια ζωής.

(Αρχή σελίδας 14) Δεν είναι σαφές πώς θα μπορούσε ο EASA να ενεργεί ως «εκπρόσωπος» του κράτους σχεδιασμού για αεροσκάφη που έχουν σχεδιαστεί στις ΗΠΑ χωρίς επίσημη μεταβίβαση του πιστοποιητικού τύπου και χωρίς αρμοδιότητες σχεδιασμού έναντι του ICAO.

Απάντηση: Ο Οργανισμός πρέπει να διερευνήσει περαιτέρω το θέμα του «κράτους σχεδιασμού» γιατί το πεδίο εφαρμογής του κανόνα US-LSA είναι έως 600/650 kg με συνέπεια αυτά τα περιορισμένα πιστοποιητικά τύπου να μην υπάγονται στον ICAO καθώς το χαμηλότερο όριο του παραρτήματος 8, μέρος 5 είναι 750 kg και το παράρτημα 8 του ICAO πραγματεύεται μόνο πιστοποιητικά τύπου.

Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών διατύπωσε τις εξής παρατηρήσεις στο προκύπτον κείμενο του μέρους 21:

21A.98 Τυποποιημένες τροποποιήσεις Σύμφωνα με την τρέχουσα διατύπωση του στοιχείου α) τα ανεμοπλάνα και τα μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης άνω των 2000 kg δεν μπορούν να χρησιμοποιούν τυποποιημένες τροποποιήσεις, ενώ τα αεροπλάνα των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 μπορούν να τις χρησιμοποιούν για μέγιστη μάζα απογείωσης κάτω των 5700kg. Φαίνεται λογικό να μην συμπεριληφθεί αυτή η δυνατότητα για όλα τα ανεμοπλάνα και τα μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα κάτω των 5,7 τόνων.

Προτεινόμενο κείμενο:

Εφαρμοσιμότητα: Αυτό το στοιχείο έχει εφαρμογή μόνο σε αεροπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης (ΜΤΟΜ) κάτω των 5700 kg, στροφειόπτερα μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 3175 kg, ανεμοπλάνα και μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 5700kg και σε αερόστατα και αερόπλοια, όπως ορίζεται στην παράγραφο 21Α.14, στοιχείο β) ή στην παράγραφο 21Α.14 στοιχείο γ).

Απάντηση: Ο Οργανισμός δεν αναμένει τυποποιημένες τροποποιήσεις που θα ισχύουν για αυτά τα ανεμοπλάνα και τα μηχανοκίνητα ανεμοπλάνα που αποκλίνουν κατά πολύ από τους τρέχοντες σχεδιασμούς ανεμοπλάνων.

21Α.307 Διάθεση εξαρτημάτων και εξοπλισμού προς εγκατάσταση

Η προτεινόμενη αλλαγή στο εύρος των εξαρτημάτων χωρίς έντυπο 1 του EASA δεν αποτυπώνεται στο προκύπτον κείμενο της παραγράφου 21Α.307, στοιχεία β) και γ).

Απάντηση: Αποδεκτή. Το στοιχείο γ) διατηρήθηκε εκ παραδρομής και θα διαγραφεί.

21Α.353 Επιλεξιμότητα

Οι φράσεις του στοιχείου β), σημεία 5 και 6 δεν είναι σαφείς.

Προτεινόμενο κείμενο:

β) Για τη συνδυασμένη έγκριση φορέα σχεδιασμού και παραγωγής, ο αιτών θα είναι κάτοχος ή θα έχει υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση:

5. για ένα καθορισμένο πεδίο εργασιών, η χορήγηση έγκρισης σύμφωνα με το παρόν τμήμα είναι κατάλληλη προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με συγκεκριμένο σχεδιασμό. Διαγραφή του σημείου 6.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο β), σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21Α.359 Σύστημα διασφάλισης σχεδιασμού

α) Το σύστημα διασφάλισης σχεδιασμού πρέπει να είναι **τεκμηριωμένο** σύστημα. Να εισαχθεί η λέξη «τεκμηριωμένο» πριν από τη λέξη σύστημα στην πρώτη φράση.

Στοιχείο α), σημείο 2. Τα καθήκοντα που θα εκτελούνται καθώς και τα καθήκοντα του κατόχου σχεδιασμού πρέπει να είναι σύμφωνα με αυτό το **μέρος** π.χ. παράγραφος 21Α.3 κ.λπ. Η λέξη «τμήμα» να αντικατασταθεί από τη λέξη «μέρος».

(β) Το κείμενο για την έκδοση δήλωσης συμμόρφωσης προς τον Οργανισμό πρέπει να συμπεριληφθεί εδώ με τη διατύπωση που έχει στην παράγραφο 21Α.239, στοιχείο β). Αυτή η φράση απαιτείται στην παράγραφο 21Α.381, στοιχείο β) και στην παράγραφο 21Α.385, στοιχείο δ).

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21A.361 Σύστημα ποιότητας παραγωγής

(α) Το σύστημα ποιότητας πρέπει να είναι **τεκμηριωμένο** σύστημα. Να εισαχθεί η λέξη «τεκμηριωμένο» πριν από τη λέξη σύστημα στην πρώτη φράση.

Στοιχείο β), σημείο ix. Αυτό μπορεί να διαγραφεί καθώς ο εγκεκριμένος φορέας είναι ο αιτών ή ο κάτοχος του σχεδιασμού.

Τελευταία φράση του στοιχείου β): Σε αυτό το σημείο γίνεται απλή αναφορά στα εξαρτήματα με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, ενώ στην παράγραφο 21A.307 γίνεται ειδική αναφορά επίσης στα εξαρτήματα κύριου δομικού στοιχείου και τα εξαρτήματα του συστήματος ελέγχου πτήσης, τα οποία συνήθως ορίζονται ως κρίσιμα.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21A.363 Εγχειρίδιο λειτουργίας

Όλα τα στοιχεία: Για λόγους συμβατότητας και σαφήνειας, να εισαχθούν οι αναφορές στα κατάλληλα στοιχεία της παραγράφου 21A.365, όπως συμβαίνει στην παράγραφο 21A.143.

Στοιχείο α), σημείο 11. Περιγραφή της οργανωτικής επιθεώρησης και του συστήματος «**ποιότητας**», καθώς και των συναφών διαδικασιών. Να εισαχθεί η λέξη «ποιότητα». Όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4 στη σελίδα 8 του εγγράφου, δεν διατηρήθηκε η προτεινόμενη ελάφρυνση για το τμήμα της έγκρισης που αφορά την παραγωγή, και στην παράγραφο 21A.361 απαιτείται επίσης σύστημα ποιότητας.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21A.365 Απαιτήσεις έγκρισης

Στοιχείο γ), σημείο 2. Η λέξη «τμήμα» να αντικατασταθεί από τη λέξη «μέρος» καθώς ο φορέας πρέπει να εξακολουθεί να συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις του μέρους 21.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο β), σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21A.367 Μεταβολές στον εγκεκριμένο φορέα

α) Μετά την έκδοση έγκρισης φορέα, κάθε τροποποίηση στο φορέα, ειδικότερα δε οι τροποποιήσεις στη διασφάλιση σχεδιασμού ή την οργανωτική επιθεώρηση **και** στα συστήματα **ποιότητας**. Να εισαχθούν οι λέξεις «και...ποιότητας». Για την αιτιολόγηση ανατρέξτε στην παράγραφο 21A.363, στοιχείο β), σημείο 11.

Να εισαχθεί το κείμενο της παραγράφου 21Α.147, στοιχείο β), καθώς η αρμόδια αρχή ή ο Οργανισμός ενδέχεται να χρησιμοποιήσει αυτήν τη δυνατότητα κατά τη διάρκεια τροποποιήσεων στο φορέα.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20, παράγραφος 2, στοιχείο β), σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21Α.381 Προνόμια σχεδιασμού

Οι φράσεις του στοιχείου γ), σημεία 4 και 5 δεν είναι σαφείς.

Το στοιχείο γ), σημείο 6 δεν ευθυγραμμίζεται με την παράγραφο 21Α.710, στοιχείο α). Το κείμενο πρέπει να τροποποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21Α.263, στοιχείο γ), σημεία 6 και 7.

Στοιχείο δ) Αυτό το τμήμα πρέπει να διαγραφεί καθώς το θέμα ρυθμίζεται στην παράγραφο 21Α.47.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21Α.383 Προνόμια παραγωγής

Στοιχείο γ) Η αναφορά στην παράγραφο 21Α.307 πρέπει να διαγραφεί όπως συμβαίνει στην παράγραφο 21Α.163, στοιχείο γ).

Στοιχείο ε) Εδώ πρέπει να περιληφθούν επίσης τα προνόμια για έκδοση πτητικής άδειας. Να τροποποιηθεί το κείμενο σύμφωνα με την παράγραφο 21Α.163, στοιχείο ε). Αυτή η τροποποίηση οδηγεί επίσης σε τροποποίηση της παραγράφου 21Α.711 ώστε να συμπεριληφθεί αναφορά σε αυτήν την παράγραφο.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21Α.385 Υποχρεώσεις του κατόχου

Στοιχείο ι), σημείο 1 Να τροποποιηθεί η αρχή ως εξής: «Το σύστημα του στοιχείου θ) πρέπει να περιλαμβάνει όλες τις περιπτώσεις όπου [...]», καθώς το θέμα ότι ο φορέας είναι ο κάτοχος του σχεδιασμού και ο φορέας παραγωγής, είναι εσωτερικό ζήτημα.

Στοιχείο ι), σημείο 2 Από το σημείο «Στις περιπτώσεις όπου ο κάτοχος της συνδυασμένης [...]», αυτό δεν μπορεί να ισχύει καθώς αυτή η έγκριση είναι επιλέξιμη μόνο για φορείς που κατέχουν ή έχουν υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση έγκρισης σχεδιασμού. Να διαγραφεί το κείμενο.

Στοιχείο ια) Να διαγραφεί, αυτό δεν δυνατόν.

Στοιχείο ιδ) Η αναφορά στην παράγραφο 21Α.383, στοιχείο στ) δεν είναι σωστή, δεν υπάρχει στοιχείο στ).

Στοιχείο ιε) Να εισαχθεί το κείμενο της τρέχουσας παραγράφου 21A.165, στοιχείο ια). Αυτό είναι απαραίτητο προκειμένου να εκδοθεί πτητική άδεια.

Απάντηση: Από τις αντιδράσεις στο ΕΑΠ και τις αντιδράσεις στην παρούσα γνώμη κατά την εσωτερική διαβούλευση, ο Οργανισμός κατέληξε ότι πρέπει να αποσυρθεί το νέο τμήμα IB για τη συνδυασμένη έγκριση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής. Το συμπέρασμα ήταν ότι κάτι τέτοιο δεν θα επέφερε οφέλη. Η δυνατότητα έκδοσης εγκρίσεων φορέων παραγωγής και εγκρίσεων φορέων σχεδιασμού υπάρχει ήδη αν τα κράτη μέλη εφαρμόσουν το άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού.

21A.436 Τυποποιημένες επισκευές

Βλ. παρατήρηση για την παράγραφο 21A.98.

Απάντηση: Μη αποδεκτή. Βλ. απάντηση για την παράγραφο 21A.98.

Παράγραφος 21A.711, στοιχεία β) και γ)

Πρέπει να συμπεριληφθεί αναφορά στις παραγράφους 21A.381 και 21A.385.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

(4) DGAC Γαλλίας

Από την έναρξη του εγχειρήματος η DGAC Γαλλίας υποστήριξε θερμά το σχέδιο ELA. Η DGAC Γαλλίας εκφράζει ιδιαίτερη ικανοποίηση για το μέρος I του ΕΑΠ 2008-07 και υποστηρίζει τις προτάσεις του EASA.

Ολόκληρη η κοινότητα της γενικής αεροπορίας αναμένει το σχέδιο ELA. Καθώς ορισμένα προγράμματα ELA έχουν ήδη αρχίσει, απαιτούνται το συντομότερο δυνατό ο κανόνας, η διαδικασία πιστοποίησης και τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ώστε να εξασφαλιστούν η εφικτότητα αυτών των προγραμμάτων και η τυποποίηση στο εσωτερικό της Ευρώπης.

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί τη DGAC Γαλλίας για την υποστήριξή της. Ένας κατάλογος ενεργειών που πρέπει να ολοκληρωθούν, τον οποίο παρείχε η DGAC Γαλλίας, θα χρησιμοποιηθεί για την οργάνωση της παρακολούθησης των ενεργειών MDM.032 και BR.010.

Στη σελίδα 5/28 αναφέρεται ότι ο κάτοχος πιστοποιητικού τύπου πρέπει να υποβάλει αίτηση για το καθεστώς ELA. Αντιλαμβανόμαστε την έννοια για τα νέα προϊόντα. Ωστόσο, η δυνατότητα χρήσης του κανόνα ELA για τα χρησιμοποιούμενα προϊόντα πρέπει να εναπόκειται στον ιδιοκτήτη του αεροσκάφους.

Απάντηση: Αυτή η παρατήρηση είναι σωστή και η προτεινόμενη διατύπωση στο μέρος 21 δεν θα περιορίζει τη δυνατότητα εφαρμογής μόνο στο νέο αεροσκάφος ή στον κάτοχο πιστοποιητικού τύπου.

Τεχνικοί όροι για κινητήρα και έλικα

Στη σελίδα 5/28, στοιχείο α), σημείο 2, αναφέρονται αλλά δεν υπάρχουν. Για λόγους τυποποίησης πρέπει να δημοσιευτούν από τον EASA.

Απάντηση: Αποδεκτή. Αυτές οι τεχνικές απαιτήσεις πρέπει να καθοριστούν και να δημοσιευτούν στο πλαίσιο της ενέργειας της φάσης 2. Σήμερα υφίστανται μόνο για ανεμοπλάνα και πολύ ελαφρά αεροπλάνα στους αντίστοιχους κώδικες αξιοπλοΐας. (Τμήματα H και I των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-22 και αναφορά αυτών των τμημάτων στις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-VLA)

Εναρμόνιση των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-VLA/CS-22

Στις σελίδες 6/28 και 7/28, στοιχείο β), σημείο 2 (δεύτερη και τέταρτη τελεία στην απαρίθμηση), διαβάζουμε διαφορετικό όριο μέγιστου επιτρεπόμενου βάρους για τις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-VLA και CS-22. Αυτές πρέπει να εναρμονιστούν στα 900 kg.

Απάντηση: Αυτή η παρατήρηση θα ληφθεί υπόψη στη σχετική ενέργεια θέσπισης κανόνων.

(5) Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ελαφρών Πειραματικών Αεροσκαφών και Αεροσκαφών Αντίκα (EFLEVA)

Η EFLEVA αναφέρει ότι είναι δύσκολο να σχολιάσει το μέρος I του ΕΑΠ χωρίς τις λεπτομερείς παρατηρήσεις.

Υποστηρίζεται η ενέργεια BR.010 της φάσης 2, ωστόσο είναι πολύ αργά για κάτι τέτοιο.

Υποστηρίζεται ότι για συγκεκριμένα αεροσκάφη ELA δεν απαιτείται πιστοποιητικό τύπου για κινητήρες και έλικες.

Η EFLEVA συμφωνεί με την πρόταση για την αύξηση του ανώτατου ορίου για την υποκατηγορία ELA1 σε 1200 kg και τη χαιρετίζει.

Η EFLEVA υποστηρίζει την εισαγωγή αυτών των νέων προδιαγραφών πιστοποίησης και τις αναθεωρήσεις των υφιστάμενων προδιαγραφών πιστοποίησης. Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι είναι αναγκαία για τον κλάδο η έκδοση αυτών των προδιαγραφών πιστοποίησης όσο το δυνατόν συντομότερα.

Η EFLEVA χαιρετίζει την πρόταση του Οργανισμού να επιτρέψει απλοποιημένα μέσα συμμόρφωσης στο μέρος 21, τμήμα IB, καθώς έτσι θα περιοριστεί η απαιτούμενη εμπλοκή του Οργανισμού στην έγκριση τροποποιήσεων και επισκευών, συμβάλλοντας έτσι στη μείωση του κόστους.

Η EFLEVA συμφωνεί με την έννοια της συνδυασμένης πιστοποίησης ΕΦΣ/ΕΦΠ αν πρόκειται να μειώσει το κόστος για τις μικρές εταιρείες σχεδιασμού/παραγωγής.

Η EFLEVA υποστηρίζει την έννοια της κατανομής συγκεκριμένων καθηκόντων πιστοποίησης σε ειδικευμένους φορείς. Ωστόσο, η EFLEVA εκφράζει την ανησυχία ότι η διαδικασία πρόσκλησης για την υποβολή προσφορών μέσω κοινοποίησης στο δικτυακό τόπο του EASA δεν επαρκεί και ότι θα απαιτηθούν περαιτέρω μέτρα για την κοινοποίηση σε ενδεχόμενους αιτούντες.

Η EFLEVA υποστηρίζει την πρόθεση του Οργανισμού να εναρμονίσει τον κανονισμό με τις ΗΠΑ όσον αφορά τις απαιτήσεις αρχικής αξιοπιστίας για τα ελαφρά αθλητικά αεροπλάνα. Ωστόσο, από τις προτάσεις στο ΕΑΠ προκύπτει ότι η εξαγωγή αεροπλάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις ΗΠΑ είναι σχετικά απλή, ενώ για την εξαγωγή αεροπλάνων των ΗΠΑ στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα ισχύουν επιπλέον απαιτήσεις πιστοποίησης. Κάτι τέτοιο θα οδηγήσει σε αυξημένα έξοδα για τους παραγωγούς των ΗΠΑ και θα δημιουργήσει ένα περιττό εμπόδιο για την πώληση αεροπλάνων των ΗΠΑ στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

Η EFLEVA χαιρετίζει την πρόταση για την εισαγωγή νέων προδιαγραφών πιστοποίησης για τις τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές με βάση τη συμβουλευτική εγκύκλιο (AC)43-13. Για ακόμη μια φορά η EFLEVA προτρέπει τον Οργανισμό να εισαγάγει αυτές τις προδιαγραφές πιστοποίησης εσπευσμένα καθώς αυτό θα συμβάλει στη μείωση/εξάλειψη των δαπανών έγκρισης για τροποποιήσεις και επισκευές.

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί το σχολιαστή για την υποστήριξή του και έχει προτείνει τις διάφορες ενέργειες παρακολούθησης (π.χ. MDM.032(δ) και BR.010) σύμφωνα με το δημοσιευμένο σχέδιο θέσπισης κανόνων. Εξετάζουμε τρόπους για την επιτάχυνση αυτών των ενεργειών όπου αυτό είναι δυνατό.

(6) Ευρωπαίοι Κατασκευαστές Ανεμοπλάνων

Οι Ευρωπαίοι Κατασκευαστές Ανεμοπλάνων εκφράζουν την απογοήτευσή τους από την τρέχουσα προτεινόμενη αλλαγή που προκύπτει από την ενέργεια MDM.032, η οποία έχει καθυστερήσει πάρα πολύ και δεν επιτυγχάνει το στόχο που χρειάζεται απελπισμένα η γενική αεροπορία.

Για ακόμη μια φορά εκφράζεται ότι πρέπει να γίνουν ενέργειες για τη ρύθμιση των τελών και δικαιωμάτων για τη γενική αεροπορία, γιατί η κατάσταση βλάπτει τις επιχειρηματικές δραστηριότητες γενικής αεροπορίας.

Απόδειξη ικανότητας για σχεδιασμό. Η συγκεκριμένη πρόταση δεν επιφέρει τροποποίηση στις τρέχουσες επιλογές, το πρόγραμμα πιστοποίησης, τις εναλλακτικές διαδικασίες ΕΦΣ (ΕΔ ΕΦΣ) και της πλήρους ΕΦΣ και συνεπώς δεν προσφέρει καμία ελάφρυνση για τον κλάδο. Η πλήρης ΕΦΣ εξακολουθεί να θεωρείται οικονομικά δυσβάσταχτη και συνεπώς προτείνεται η εκχώρηση κάποιων προνομίων στις ΕΔ ΕΦΣ που θα αποτελέσουν κίνητρο για την έναρξη με τις ΕΔ ΕΦΣ με ενδεχόμενη αναβάθμιση σε πλήρη ΕΦΣ μεταγενέστερα.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι η τρέχουσα εφαρμογή των απαιτήσεων φορέων σχεδιασμού ενδεχομένως να είναι πολύ απαιτητική για κάποιον φορέα γενικής αεροπορίας. Συνεπώς, ο Οργανισμός προτείνει στο ΕΑΠ 2008-07 την κατάρτιση αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης για ΕΦΣ που θα καθιστούσαν ευκολότερη την απόδειξη της συμμόρφωσης. Το όφελος είναι ότι ο εγκεκριμένος φορέας σχεδιασμού θα έχει πλήρη προνόμια.

Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές. Υποστηρίζεται η εισαγωγή των τυποποιημένων τροποποιήσεων και επισκευών, ωστόσο δεν είναι πλήρως κατανοητή η ανάγκη για νέες προδιαγραφές πιστοποίησης. Η εισαγωγή πρέπει να πραγματοποιηθεί το συντομότερο δυνατόν και να είναι ρεαλιστική. Οι Ευρωπαίοι Κατασκευαστές Ανεμοπλάνων υποστηρίζουν αυτό το έργο.

Απάντηση: Ο Οργανισμός προτείνει την εισαγωγή νέων προδιαγραφών πιστοποίησης που καλύπτουν τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές χρησιμοποιώντας στοιχεία της συμβουλευτικής εγκυκλίου AC 43-13 της FAA. Το νομικό καθεστώς δεν είναι, ωστόσο, ίδιο με εκείνο της συμβουλευτικής εγκυκλίου της FAA γιατί οι προδιαγραφές πιστοποίησης περιέχουν λεπτομερείς επισκευές και τροποποιήσεις, οι οποίες δεν απαιτούν διαδικασία έγκρισης. Η διαδικασία για την κατάρτιση και έκδοση αυτών των προδιαγραφών πιστοποίησης μπορεί να μοιάζει γραφειοκρατική, ωστόσο επιτρέπει στον Οργανισμό να εκδίδει, στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς του, εγκεκριμένους σχεδιασμούς, οι οποίοι μπορούν να εφαρμοστούν χωρίς να υφίσταται ανάγκη έγκρισης για κάθε μεμονωμένη τυποποιημένη επισκευή ή τροποποίηση. Αυτό πιστεύεται ότι θα διευκολύνει περισσότερο την εφαρμογή.

Τροποποιήσεις στις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA. Υποστηρίζεται η εισαγωγή συγκεκριμένων προδιαγραφών πιστοποίησης βάσει των προτύπων ASTM για τα αεροσκάφη LSA. Ο νέος αυτός κώδικας πρέπει να έχει σαφή εφαρμογή στα εν λόγω αεροσκάφη και να μην δημιουργεί σύγχυση ως προς την εφαρμοσιμότητα άλλων υφιστάμενων κωδικών αξιοπλοΐας όπως είναι ο κώδικας CS-VLA ή ο κώδικας CS-22.

Απάντηση: Οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA έχουν εφαρμογή μόνο σε αεροπλάνα και συνεπώς δεν είναι εφαρμοστές στα ανεμοπλάνα. Τα αεροπλάνα LSA είναι από τη φύση τους μηχανοκίνητα αεροπλάνα που ίσως έχουν καλά χαρακτηριστικά πτήσης χωρίς κινητήρα, αλλά δεν είναι σχεδιασμένα για αυτόν το σκοπό.

Ειδικευμένοι φορείς. Ένα βασικό και σημαντικό σημείο που καταγγέλλουν οι κατασκευαστές ανεμοπλάνων είναι η έλλειψη προσωπικού στον EASA και στις διαπιστευμένες εθνικές αεροπορικές αρχές με εις βάθος κατανόηση της αεροπορίας μικρής κλίμακας.

Πολύ συχνά τα προβλήματα των κατασκευαστών στην κοινότητά μας δεν προέρχονται από εσφαλμένη ρύθμιση αλλά από την εσφαλμένη εφαρμογή των κανονισμών. Οι ΕΦ αντιμετωπίζονται ως πιθανή λύση στην έλλειψη ανάλογης νοοτροπίας και γνώσεων σχετικά με την αεροπορία μικρής κλίμακας. Τα ακόλουθα πρέπει να αποτελούν απαιτήσεις για έναν ΕΦ:

- Ο φορέας αυτός πρέπει να διαθέτει εμπειρία/υπόβαθρο στην αεροπορία μικρής κλίμακας
- Αν είναι αναγκαίο, η γλώσσα πρέπει να είναι ίδια με τη μητρική γλώσσα του αιτούντος.
- Πρέπει να αναστραφεί η τάση προς περισσότερη γραφειοκρατία και διοικητικές διαδικασίες.
- Πρέπει να καταπολεμηθεί ο διαχωρισμός εργασιών και εγκρίσεων.
- Ιδανικά, ο φορέας θα μπορούσε να εποπτεύει όλα τα προϊόντα και τους φορείς στο εσωτερικό της ίδιας εταιρείας.
- Ο αιτών πρέπει, αν είναι δυνατόν, να έχει το δικαίωμα να επιλέξει τον τόπο διεξαγωγής αυτών των εργασιών.
- Και τέλος πρέπει να είναι οικονομικά προσιτός συγκριτικά με τις τυπικές τιμές προϊόντων.

Απάντηση: Αναγνωρίζουμε την αβεβαιότητα σε σχέση με τη διαδικασία των ΕΦ για τον Οργανισμό και συνεπώς προτείνουμε τα απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την τρέχουσα ρυθμιστική δομή των ΕΦΣ ως γρήγορη λύση. Οι απαιτήσεις, όπως αναφέρονται παραπάνω, είναι παρόμοιες με το σκεπτικό που εκφράζεται στην NPA και επισημαίνουν τα ενδεχόμενα οφέλη της χρήσης ΕΦ.

Εξαρτήματα χωρίς έντυπο 1. Οι κατασκευαστές θα χαιρέτιζαν την επιπλέον ευελιξία που προσφέρει αυτή η έννοια, αλλά αυτή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που παρουσιάζουν λεπτομερώς τον τρόπο απόδειξης της συμμόρφωσης προς εγκεκριμένα δεδομένα. Οι Ευρωπαίοι Κατασκευαστές Ανεμοπλάνων υποστηρίζουν την κατάρτιση αυτών των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.

Απάντηση: Ο Οργανισμός εκτιμά αυτήν την υποστήριξη.

Τα ανεμοπλάνα δεν είναι αεροπλάνα. Οι κατασκευαστές ανεμοπλάνων είναι της άποψης ότι πρέπει να συμπεριληφθεί σε αυτήν τη γνώμη η εξήγηση ότι τα ανεμοπλάνα δεν είναι αεροπλάνα και συνεπώς δεν είναι «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη» αντί της αλλαγής του ορισμού στο βασικό κανονισμό.

Απάντηση: Κατανοούμε τη δυνατότητα αυτής της ερμηνείας για τα ανεμοπλάνα με στροβιλοκινητήρα και θα λάβουμε υπόψη την εισαγωγή αποσαφήνισης στο μέρος 21 μέσω των αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης. (Ανατρέξτε στην ενέργεια MDM.032(δ)).

Πιστοποιητικό τύπου αεροσκαφών χωρίς κινητήρα ή/και πιστοποιητικό τύπου έλικα. Υποστηρίζεται η επιλογή για περιορισμένο πιστοποιητικό τύπου, ωστόσο πρέπει να υπάρχει δυνατότητα πλήρους πιστοποιητικού τύπου για ανεμοπλάνα με μη πιστοποιημένους κινητήρες και έλικες. Κάτι τέτοιο θα προάγει την ανάπτυξη αποδοτικότερης και λιγότερο θορυβώδους πρόωσης.

Απάντηση: Αυτό θα ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της ενέργειας BR.010.

(7) FAA

Η FAA εξέτασε το ΕΑΠ και δεν έχει παρατηρήσεις.

Απάντηση: Σημειώθηκε.

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

Ανταλλακτικά χωρίς έντυπο 1. Η δυνατότητα που υφίσταται για τα αεροσκάφη ELA1 πρέπει να επεκταθεί σε λέσχες που έχουν στην κατοχή τους ανεμοπλάνα, όχι μόνο στον ιδιοκτήτη.

Απάντηση: Μπορεί να εισαχθεί στα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης ερμηνεία παρόμοια με εκείνη που χρησιμοποιείται στο μέρος M.

Ειδικευμένοι φορείς. Η FFVV σκοπεύει να γίνει ΕΦ για ανεμοπλάνα με συγκεκριμένο πεδίο εφαρμογής όταν αυτό θα καταστεί διαθέσιμο. Η FFVV εκφράζει συγκεκριμένες ανησυχίες και ιδέες σχετικά με την εφαρμογή, η οποία πρέπει να υποστηρίζει την ασφάλεια και να μειώσει τη γραφειοκρατία.

Απάντηση: Αναγνωρίζουμε την αβεβαιότητα σε σχέση με τη διαδικασία των ΕΦ για τον Οργανισμό και συνεπώς προτείνουμε τα απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την τρέχουσα ρυθμιστική δομή των ΕΦΣ ως γρήγορη λύση.

(9) Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (FOCA) της Ελβετίας

Ειδικευμένοι φορείς. Απαιτείται ολοκληρωμένη και σαφής καθοδήγηση σχετικά με τις ικανότητες που απαιτούνται για την εκτέλεση εργασιών πιστοποίησης. Σχετικά με το καθήκον «επιβεβαίωσης της συμμόρφωσης» (αντίστοιχο του καθήκοντος του μηχανικού επιβεβαίωσης συμμόρφωσης), τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/το υλικό καθοδήγησης πρέπει να ορίζουν τα προσόντα και τις αρμοδιότητες.

Απάντηση: Αναγνωρίζουμε την αβεβαιότητα σε σχέση με τη διαδικασία των ΕΦ για τον Οργανισμό και συνεπώς προτείνουμε τα απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την τρέχουσα ρυθμιστική δομή των ΕΦΣ ως γρήγορη λύση.

Τροποποιήσεις στις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA. Το ακριβές περιεχόμενο των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-LSA δεν είναι γνωστό, ωστόσο η FOCA διατυπώνει λεπτομερείς παρατηρήσεις σχετικά με τα πρότυπα ASTM που αναφέρονται στην NPA, οι οποίες παρουσιάζονται λεπτομερέστερα σε αυτήν την αντίδραση.

Απάντηση: Οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA βασίζονται στα ισχύοντα πρότυπα ASTM και συμπληρώνονται με απαιτήσεις και αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης που συμβάλλουν στην απόδειξη της συμμόρφωσης. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA αποτελούν τμήμα του μέρους II του ΕΑΠ 2008-07.

Η FOCA διατύπωσε τις εξής παρατηρήσεις στο προκύπτον κείμενο του μέρους 21:

21A.14

α) Το τρέχον κείμενο στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο β) του μέρους 21 είναι «(...) έλικα σταθερού ή προσαρμοζόμενου βήματος».

Το διαγεγραμμένο κείμενο στο ΕΑΠ είναι «(...) έλικα σταθερού ή μεταβλητού βήματος».

Το νέο κείμενο στο ΕΑΠ είναι «(...) έλικα σταθερού ή μεταβλητού βήματος».

Πρέπει να υπάρχει συνέπεια μεταξύ του κειμένου του ΕΑΠ και του τρέχοντος κειμένου του μέρους 21.

Απάντηση: Αποδεκτή. Η τροποποίηση στο μέρος 21, η οποία εισήχθη με τον κανονισμό τροποποίησης αριθ. 1194/2009 δεν ενσωματώθηκε στο ΕΑΠ.

β) Η προτεινόμενη παράγραφος 21A.14, στοιχεία β) και γ) έχει εφαρμογή σε αεροπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 2000 Kg/1200 Kg, τα οποία δεν ταξινομούνται ως «σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη». Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος ι) του βασικού κανονισμού, τα αεροπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης κάτω των 2000 Kg/1200 Kg ταξινομούνται αυτομάτως ως μη σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη. Προτείνεται η διαγραφή του κειμένου «που δεν ταξινομούνται ως σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη» από την παράγραφο 21A.14, στοιχεία β) και γ).

Απάντηση: Η αναφορά στα σύνθετα μηχανοκίνητα αεροσκάφη πρέπει να διατηρηθεί καθώς η αεροπρόωση επαρκεί για να ταξινομηθεί ένα αεροσκάφος ως «σύνθετο».

γ) Η προτεινόμενη παράγραφος 21A.14, στοιχείο γ) συμπεριλαμβάνει:

7. εμβολοφόρο κινητήρα·

9. έλικα

Αυτή είναι σημαντική χαλάρωση της τρέχουσας απαίτησης, καθώς φαίνεται ότι η απόδειξη ικανότητας για την πιστοποίηση αυτών των προϊόντων θα περιορίζεται στην έγκριση ενός προγράμματος πιστοποίησης, ανεξαρτήτως, φερειπείν, της ισχύος του κινητήρα ή του τύπου κατασκευής του έλικα (φαίνεται ότι ένας εμβολοφόρος κινητήρας μπορεί να πιστοποιηθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 21A.14, στοιχείο γ) και στη συνέχεια να εγκατασταθεί σε αεροσκάφος μέγιστης μάζας απογείωσης άνω των 1200 Kg). Θεωρούμε ότι αυτό δεν αρκεί και ότι πρέπει να περιοριστεί η εφαρμοσιμότητα της παραγράφου 21A.14, στοιχείο γ), σημεία 7 και 9.

Απάντηση: Αποδεκτή.

Παράγραφος 21A.307, στοιχεία β) και γ)

α) Φαίνεται να υπάρχει αντίφαση στην παράγραφο 21A.307 μεταξύ των στοιχείων β) και γ): πρέπει να τροποποιηθεί ή να αποσαφηνιστεί το κείμενο.

β) Σύμφωνα με το προτεινόμενο κείμενο η απαίτηση περιορίζεται σε περιπτώσεις «υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους όταν είναι εγκατεστημένο στο αεροσκάφος του». Αυτή η φράση γεννά διάφορα ερωτήματα.

Αυτή η προϋπόθεση θέτει περιορισμούς σχετικά με το ποιος επιτρέπεται να πετά το αεροσκάφος;

Ποια θα ήταν η ισχύουσα απαίτηση για αεροσκάφος μέγιστης μάζας απογείωσης έως 1200 Kg που χρησιμοποιείται από σχολή πτητικής εκπαίδευσης; Η παράγραφος 21A.307, στοιχείο α);

Αν ναι, τότε αυτό θεωρείται ανεπαρκές, καθώς σκοπός είναι να υπάρχουν τα μέσα προκειμένου να δηλωθεί ότι κάποιο μέρος «κατασκευάστηκε με συμμόρφωση προς εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού και ότι πληροί τους όρους ασφαλούς λειτουργίας» χωρίς την επιβολή των επαχθών προϋποθέσεων για την έκδοση εντύπου 1 του EASA.

Η προτεινόμενη παράγραφος 21A.307, στοιχείο γ) επιτρέπει κάθε εξάρτημα (συμπεριλαμβανομένων εξαρτημάτων και εξοπλισμού με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, εξαρτημάτων κύριου δομικού στοιχείου και εξαρτημάτων του συστήματος ελέγχου πτήσης) που «παράχθηκε με συμμόρφωση προς εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους όταν είναι εγκατεστημένο στο αεροσκάφος του». Παρότι κατανοούμε το σκοπό αυτής της απαίτησης, θεωρούμε ότι με αυτήν τη μορφή υπερβαίνει τον αρχικό σκοπό να δοθεί κάποιος βαθμός ελάφρυνσης. Η προτεινόμενη προσέγγιση θεωρείται δυσανάλογη καθώς εφαρμόζεται είτε η παράγραφος 21A.307, στοιχείο α) (η οποία θέτει μια πολύ αυστηρή απαίτηση σε κάποιες περιπτώσεις) είτε η παράγραφος 21A.307 στοιχείο γ), η οποία επιτρέπει πολύ χαμηλό επίπεδο συμμόρφωσης βάσει της προτεινόμενης «ευθύνης του ιδιοκτήτη». Υπάρχει ο κίνδυνος ένα σύστημα να είναι νομικώς ορθό (ευθύνη του ιδιοκτήτη) αλλά αμφίβολου επιπέδου ασφάλειας: από αυτήν την άποψη, η αποτελεσματικότητα των επιθεωρήσεων αξιοπλοΐας για λόγους συμμόρφωσης είναι αμφίβολη καθώς, παραδείγματος χάρη, η επιθεώρηση μπορεί να διενεργηθεί έπειτα από κάποιο χρονικό διάστημα από την εγκατάσταση των εξαρτημάτων και η έκταση του ελέγχου κατά την επιθεώρηση να είναι περιορισμένη.

Προτείνονται τα ακόλουθα:

— Να ορισθούν ελαφρύνσεις στην παράγραφο 21A.307, στοιχείο α) που δεν περιορίζονται σε κάθε εξάρτημα που «παράχθηκε με συμμόρφωση προς εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους όταν είναι εγκατεστημένο στο αεροσκάφος του».

— Ο Οργανισμός/ειδικευμένος φορέας πρέπει να εμπλέκεται στη συμμόρφωση σχετικά με κάθε εξάρτημα και εξοπλισμό με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, εξάρτημα κύριου δομικού στοιχείου και εξάρτημα του συστήματος ελέγχου πτήσης που «παράχθηκε με συμμόρφωση προς εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους όταν είναι εγκατεστημένο στο αεροσκάφος του». Από αυτήν την άποψη, προτείνεται η υιοθέτηση του ορισμού της FAA, όπως αυτός περιέχεται στη συμβουλευτική εγκύκλιο AC 20-62, για τα εξαρτήματα που παράγονται από τον ιδιοκτήτη/αερομεταφορέα:

Ένας ιδιοκτήτης/αερομεταφορέας θεωρείται παραγωγός ενός εξαρτήματος αν ο ιδιοκτήτης συμμετείχε στον έλεγχο του σχεδιασμού, της κατασκευής ή της ποιότητας του εξαρτήματος. Η συμμετοχή στο σχεδιασμό του εξαρτήματος μπορεί να περιλαμβάνει την εποπτεία της κατασκευής του εξαρτήματος ή την παροχή στον κατασκευαστή: των δεδομένων σχεδιασμού, των υλικών για την κατασκευή του εξαρτήματος, των διαδικασιών κατασκευής, των μεθόδων συναρμολόγησης ή των διαδικασιών ποιοτικού ελέγχου.

— Για εξοπλισμό πτήσης με όργανα (IFR), η λειτουργία του οποίου μπορεί να ταξινομηθεί ως κρίσιμη (συνθήκες αστοχίας που ταξινομούνται ως επικίνδυνες ή καταστροφικές), πρέπει να εφαρμόζεται η ίδια αρχή με εκείνη που εφαρμόζεται για εξαρτήματα και εξοπλισμό με πεπερασμένη διάρκεια ζωής, εξαρτήματα κύριου δομικού στοιχείου και εξαρτήματα του συστήματος ελέγχου πτήσης.

— Πρέπει να αξιοποιούνται οι εθνικές εγκρίσεις φορέων παραγωγής/συντήρησης εφόσον ο κατασκευαστής διαθέτει σύστημα διασφάλισης ποιότητας (βλ. επίσης παράγραφο 21A.439) ή εφόσον μπορούν να παρασχεθούν ελαφρύνσεις σε περίπτωση παραγωγής σε περιορισμένη ποσότητα, υπό την προϋπόθεση ότι για την κατασκευή χρησιμοποιούνται εγκεκριμένα δεδομένα και διαπιστώνεται συμμόρφωση με εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού κατά τρόπο αποδεκτό από τον Οργανισμό/ειδικευμένο φορέα, ο οποίος θα ενημερώνεται σχετικά με τη διαδικασία παραγωγής ώστε να μπορεί να καθοριστεί επαρκές επίπεδο συμμετοχής (π.χ. ανάγκη για επιθεωρήσεις συμμόρφωσης).

— Στην παράγραφο 21A.307 πρέπει να ληφθούν υπόψη πιθανές ελαφρύνσεις που ισχύουν για τα «ορφανά» αεροσκάφη (βλ. πρόσθετη παρατήρηση στο τέλος του παρόντος εγγράφου).

Απάντηση: Η παράγραφος 21Α.307 έχει συνταχθεί εκ νέου προκειμένου να προκύπτει σαφέστερα ο σκοπός. Δεν είναι αποδεκτό να τροποποιηθεί η φιλοσοφία και να οριστεί ο ιδιοκτήτης ως παραγωγός του εξαρτήματος. Ο ιδιοκτήτης είναι αυτός που μπορεί να επιλέξει εξάρτημα χωρίς έντυπο 1 του EASA επιλέξιμο για εγκατάσταση εφόσον πληρούνται τα αναφερόμενα κριτήρια. Πρέπει επίσης να καταστεί σαφές ότι κάτι τέτοιο είναι δυνατό μόνο όταν τα εξαρτήματα διαθέτουν στοιχεία αναγνώρισης και εγκαθίστανται σε αεροσκάφος του ιδιοκτήτη.

Όσον αφορά τον εξοπλισμό IFR, η αναφορά σε στοιχεία εξοπλισμού που απαιτούνται για σκοπούς λειτουργίας ή για σκοπούς διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας θα ληφθεί υπόψη στην ενέργεια θέσπισης κανόνων 21.026 «Νέες κατηγορίες εξαρτημάτων για τα οποία δεν απαιτείται έντυπο 1», η οποία θα αρχίσει στις αρχές του 2011.

Τυποποιημένες τροποποιήσεις

Συνιστάται να ληφθεί επίσης υπόψη το υλικό της καθοδήγησης που περιέχεται στη συμβουλευτική εγκύκλιο AC 23-27 «Αντικατάσταση εξαρτημάτων και υλικών για αεροσκάφη αντίκα» της FAA: αυτό είναι ιδιαίτερα χρήσιμο για τα «ορφανά» αεροσκάφη.

Απάντηση: Τα αεροσκάφη αντίκα ή τα ιστορικά αεροσκάφη δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητα του EASA. Τα «ορφανά» αεροσκάφη δεν αποτελούν αντικείμενο αυτής της NPA.

Στο ΕΑΠ αναφέρεται ότι «Συνεπώς, οι τυποποιημένες επισκευές και τροποποιήσεις που περιλαμβάνονται στις προδιαγραφές πιστοποίησης αποτελούν εγκεκριμένα δεδομένα που μπορεί να χρησιμοποιήσει κάποιος φορέας συντήρησης σύμφωνα με το μέρος Μ». Για ποιον λόγο περιορίζεται η χρήση των τυπικών επισκευών στον «φορέα συντήρησης»; Ο σκοπός έπρεπε να είναι να υπάρχουν επίσης επιλεγμένες εργασίες που μπορούν να εκτελούνται από τους ιδιοκτήτες/τον χειριστή.

Απάντηση: Συμφωνούμε ότι αυτή η φράση ήταν πολύ περιοριστική. Οι απαιτήσεις του μέρους Μ και του μέρους 145 ελέγχθηκαν και τροποποιήθηκαν (βλ. το σχέδιο τροποποίησης του κανονισμού 2042/2003 που σχετίζεται με την παρούσα γνώμη) όπου ήταν απαραίτητο ώστε να φαίνεται ότι αυτές αποτελούν επίσης εγκεκριμένα δεδομένα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν σύμφωνα με τις απαιτήσεις του μέρους Μ ή του μέρους 145.

ΕΠΑ/ΣΕΠΑ και ΟΔΑ

Θεωρείται ότι τα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης/το υλικό καθοδήγησης πρέπει να εξασφαλίζουν την επίτευξη ελάχιστου επιπέδου για την αρχική έκδοση και τις αναθεωρήσεις. Πρέπει επίσης να παρέχεται καθοδήγηση όσον αφορά την ταξινόμηση των τροποποιήσεων των ΕΠΑ, ιδίως για τους αιτούντες που θα επιλέξουν να αποδείξουν συμμόρφωση προς την παράγραφο 21Α.14, στοιχεία β) και γ). Πρέπει επίσης να παρέχεται καθοδήγηση σχετικά με την παράγραφο 21Α.381, στοιχείο γ), σημεία 4 και 5.

Απάντηση: Οι οδηγίες για τη διαρκή αξιοπλοΐα (ΟΔΑ) αποτελούν αντικείμενο ειδικής συνεχιζόμενης ενέργειας (MDM.056). Πρέπει να σημειωθεί ότι η γνώμη 01/2010 εισήγαγε για όλες τις ΕΦΣ τη δυνατότητα έγκρισης συγκεκριμένων τροποποιήσεων των ΕΠΑ. Το υλικό καθοδήγησης για την ταξινόμηση των τροποποιήσεων των ΕΠΑ θα δημοσιευτεί από κοινού με απόφαση που προκύπτει από την NPA 16-2006.

Παράγραφος 21Α.367, στοιχείο α)

Απαιτείται υλικό καθοδήγησης προκειμένου να καθορίζεται με σαφήνεια τι πρέπει να θεωρείται σημαντική τροποποίηση.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφος 21A.377, στοιχείο γ), σημείο 2

Η χρονική προθεσμία για την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών δεν είναι ευθυγραμμισμένη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1194/2009 της Επιτροπής της 30^{ης} Νοεμβρίου 2009.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφος 21A.381, στοιχείο δ)

Είναι αναγκαία αυτή η απαίτηση; Δεν καλύπτεται ήδη από τις απαιτήσεις για τη μεταβίβαση πιστοποιητικών τύπου/συμπληρωματικών πιστοποιητικών τύπου;

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφοι 21A.439 και 21A.441

Πρέπει να ορίζονται ελαφρύνσεις για εξαρτήματα που παράγονται από τον ιδιοκτήτη τουλάχιστον για τις περιπτώσεις που εμπίπτουν στις τυποποιημένες τροποποιήσεις.

Απάντηση: Μη αποδεκτή. Η παραγωγή εξαρτημάτων και η διάθεση εξαρτημάτων δεν συνδέονται. Τα εξαρτήματα που είναι αποδεκτά χωρίς έντυπο 1 του EASA σύμφωνα με την παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) καθώς και τα εξαρτήματα που ανήκουν σε τυποποιημένη επισκευή ή τροποποίηση εξ ορισμού δεν μπορούν να παράγονται από τον ιδιοκτήτη. Οι υπάρχουσες απαιτήσεις του μέρους M και του μέρους 145 εξακολουθούν να ισχύουν.

«Ορφανά» αεροσκάφη

Παρότι ο αρχικός σκοπός της NPA δεν ήταν να καλύψει ζητήματα που έχουν αντίκτυπο στα «ορφανά» αεροσκάφη, συνιστάται να αξιοποιηθεί αυτή η δραστηριότητα θέσπισης κανόνων για τον καθορισμό συγκεκριμένης καθοδήγησης για τα εν λόγω αεροσκάφη. Ορισμένα από τα ζητήματα που πρέπει να εξεταστούν περιλαμβάνουν τα εξής:

— Καθοδήγηση για τον προσδιορισμό της αντικατάστασης εξαρτημάτων και εξοπλισμού (αναφορά στη συμβουλευτική εγκύκλιο AC 23-27 «Αντικατάσταση εξαρτημάτων και υλικών για αεροσκάφη αντικα» της FAA).

— Ενδέχεται να έχουν ήδη εγκριθεί αντικαταστάσεις εξαρτημάτων/υλικών για αεροσκάφη παρόμοιου τύπου. Αν η εγκατάσταση (και, αν ισχύει, η κατασκευή) ολοκληρωθεί κατά τρόπο που συνάδει με προηγούμενη έγκριση, οι συγκεκριμένες εγκρίσεις μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως βάση για έγκριση για παρόμοιο αεροσκάφος. Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση, ο αιτών πρέπει να διαθέτει όλα τα στοιχεία των προηγούμενων εγκρίσεων, συμπεριλαμβανομένων τυχόν οδηγιών για διαρκή αξιοποιοία ή να συμπληρώσει τυχόν ελλείψεις στοιχείων με την υποστήριξη αναγνωρισμένου φορέα (π.χ. ειδικευμένου φορέα, κατόχου ΕΦΣ/ΕΕΦΣ κ.λπ.). Εναλλακτικά, ο Οργανισμός/ειδικευμένος φορέας θα αξιολογήσει την ικανότητα του αιτούντος κρίνοντας αν αυτός διαθέτει καλές γνώσεις των αρχών σχεδιασμού που ενσωματώνονται στον τύπο του αεροσκάφους που τροποποιείται ή επισκευάζεται.

— Κατ' αρχάς είναι πολύ δύσκολη η ανεύρεση ανταλλακτικών εξαρτημάτων συμμορφούμενων με το πιστοποιητικό τύπου (μικρές ποσότητες, μεγάλα χρονικά διαστήματα αναμονής, ζητήματα αχρήστευσης κ.λπ.), πόσο μάλλον εξαρτημάτων με έντυπο 1. Καθοδήγηση σχετικά με την εγκατάσταση παλιών ή/και μεταχειρισμένων εξαρτημάτων (ανακατασκευασμένα, επισκευασμένα ή εκ νέου πιστοποιημένα εξαρτήματα). Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα εξαρτήματα στο πιστοποιητικό τύπου ενδεχομένως να είναι άχρηστα και ότι ίσως υπάρχουν διαθέσιμα άλλα εξαρτήματα τα οποία είναι πιο προηγμένα από τεχνολογικής σκοπιάς και πιο αξιόπιστα.

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί το σχολιαστή για αυτήν την πρόταση, αλλά θεωρεί ότι βρίσκεται εκτός του πεδίου εφαρμογής αυτής της ενέργειας.

(10) Ένας ιδιώτης διατύπωσε τις εξής παρατηρήσεις:

Παράγραφος 21A.14, στοιχεία β) και γ)

Τίθεται το ερώτημα αν πρέπει τα ανεμοπλάνα έως 2000 kg να εμπίπτουν στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο β). Εκφράζονται ανησυχίες σχετικά με την εφαρμογή της επιλογής προγράμματος πιστοποίησης της παραγράφου 21A.14, στοιχείο γ). Εκφράζεται ένθερμη υποστήριξη για απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την απόδειξη συμμόρφωσης για πλήρη ΕΦΣ για την κατηγορία ELA.

Απάντηση: Ανατρέξτε στην απάντηση προς τη Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας των Κάτω Χωρών (παράγραφος 21A.98) για ανεμοπλάνα έως και 2000kg. Το πρόγραμμα πιστοποίησης έχει πλέον εισαχθεί ως θεμελιώδης απαίτηση για πιστοποίηση από τη γνώμη 01/ 2010 (ανατρέξτε στην παράγραφο 21A.20): στην παράγραφο 21A.20, στοιχείο β) το πρόγραμμα πιστοποίησης προβλέπεται σαφώς ως έγγραφο εργασίας καθ' όλη τη διαδικασία πιστοποίησης. Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση των αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ), το πρόγραμμα πιστοποίησης πρέπει να εγκριθεί από τον Οργανισμό. Ο Οργανισμός ευχαριστεί το σχολιαστή για την υποστήριξή του προς τα απλοποιημένα αποδεκτά μέσα συμμόρφωσης για την ΕΦΣ.

Τυποποιημένες τροποποιήσεις και επισκευές. Δεν μπορεί να διατυπωθεί καμία παρατήρηση γιατί δεν είναι ακόμη διαθέσιμες οι συγκεκριμένες προδιαγραφές πιστοποίησης.

Απάντηση: Η γνώμη παρουσιάζει τη σχετική αρχή. Οι προδιαγραφές πιστοποίησης θα υποβληθούν προς διαβούλευση στο πλαίσιο της ενέργειας MDM.048.

21A.112B Απόδειξη ικανότητας Εκφράζονται ανησυχίες σχετικά με την εφαρμογή της επιλογής προγράμματος πιστοποίησης της παραγράφου 21A.112B.

Απάντηση: Το πρόγραμμα πιστοποίησης έχει πλέον εισαχθεί ως θεμελιώδης απαίτηση για πιστοποίηση από τη γνώμη 01/ 2010 (ανατρέξτε στην παράγραφο 21A.20): στην παράγραφο 21A.20, στοιχείο β) το πρόγραμμα πιστοποίησης προβλέπεται σαφώς ως έγγραφο εργασίας καθ' όλη τη διαδικασία πιστοποίησης. Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση των αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ), το πρόγραμμα πιστοποίησης πρέπει να εγκριθεί από τον Οργανισμό.

21A.307 Διάθεση εξαρτημάτων και εξοπλισμού προς εγκατάσταση. Το στοιχείο γ) φαίνεται να αίρει τους περιορισμούς που θέτει το στοιχείο β). Δεν υποστηρίζεται διαφορά μεταξύ των απαιτήσεων για κρίσιμα εξαρτήματα για τις υποκατηγορίες ELA 1 και ELA 2.

Απάντηση: Η παράγραφος 21A.307 έχει συνταχθεί εκ νέου και η παράγραφος 21A.307 στοιχείο γ) στο ΕΑΠ ήταν λανθασμένη.

Επιπλέον, ως γενική παρατήρηση, αναρωτιέμαι πόσοι ιδιοκτήτες αεροσκαφών μπορούν να αναλάβουν την ευθύνη για τη συμμόρφωση ενός εξαρτήματος ή εξοπλισμού με εγκεκριμένο σχεδιασμό και σε τι εξυπηρετεί κάτι τέτοιο αν το εξάρτημα είναι διαθέσιμο στην αγορά.

Τότε που έγκειται η απλοποίηση;

Πιστεύω ότι υφίσταται δυνατότητα περιορισμού της έκδοσης εντύπων 1 χωρίς μείωση του επιπέδου ασφάλειας. Αν λάβουμε υπόψη τον μεγάλο αριθμό μη κρίσιμων εξαρτημάτων τόσο στα αεροσκάφη ELA 1 όσο και στα αεροσκάφη ELA 2, δεν θα αρκούσε για αυτά τα εξαρτήματα η έκδοση ενός απλού πιστοποιητικού συμμόρφωσης από τον κατασκευαστή (με ΕΦΣ, αλλά επίσης με ΕΔ);

Αν, στη συνέχεια, ο EASA επιθυμεί να θεωρήσει το πρόβλημα των εξαρτημάτων που παράγονται από τον ιδιοκτήτη πρόβλημα που σχετίζεται κυρίως με παλιά και «ορφανά» αεροσκάφη για τα οποία η ανεύρεση ανταλλακτικών εξαρτημάτων είναι δύσκολη, η συμβουλή μου είναι να γίνει αναφορά στις τρέχουσες απαιτήσεις της FAA (παράγραφος FAR 21.303, στοιχείο α), σημείο 2 κ.λπ.).

Απάντηση: Πιστεύεται ότι πολλοί ιδιοκτήτες θα μπορέσουν να αναλάβουν αυτήν την «ευθύνη». Παράδειγμα αποτελούν τα εξαρτήματα που αναφέρονται στην αντίδραση, τα οποία παράγονται για ένα αεροσκάφος από τον αρχικό προμηθευτή που δεν διαθέτει ΕΦΠ, με δήλωση συμμόρφωσης. Αυτά τα εξαρτήματα δεν διατίθενται με έντυπο 1 του EASA, αλλά κατασκευάζονται σύμφωνα με τα εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού. Με την προτεινόμενη τροποποίηση της παραγράφου 21A.307, η εγκατάσταση με συγκεκριμένους περιορισμούς στο εύρος των εξαρτημάτων θεωρείται ότι δεν έχει αντίκτυπο στην ασφάλεια.

ΜΕΡΟΣ IB - Συνδυασμένη έγκριση για φορείς υπεύθυνους για το σχεδιασμό και την παραγωγή των αεροσκαφών που ορίζονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχεία β) και γ)

Η σχετική παράγραφος του μέρους 21, τμήματα Z και I αντιγράφηκε στο τμήμα IB χωρίς ουσιαστικές τεχνικές αλλαγές.

Θα αρκούσαν δύο «διοικητικού» χαρακτήρα παράγραφοι με την εξήγηση της παραγράφου 5 του ΕΑΠ αποφεύγοντας την αβεβαιότητα σε μελλοντικές τροποποιήσεις σχετικά με το θέμα.

Ακόμη και με ένα απλό πιστοποιητικό, οι ΕΦΣ και ΕΦΠ είναι διαφορετικά ζητήματα. Η ανάμειξη των απαιτήσεων δεν καθιστά ευκολότερη την εργασία.

Απάντηση: Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι το προτεινόμενο τμήμα IB δεν επιφέρει ουσιαστικές διαφορές στις μεμονωμένες απαιτήσεις των ΕΦΣ και ΕΦΠ. Στο άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού υπάρχει επίσης ήδη η δυνατότητα μεταβίβασης της ευθύνης για ΕΦΠ στον Οργανισμό. Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι το τμήμα IB δεν παρέχει επαρκή οφέλη και περιπλέκει υπερβολικά τους κανόνες, όπως εκφράζεται σε αυτήν την αντίδραση. Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB.

21A.432B Απόδειξη ικανότητας. Σύμφωνα με το στοιχείο β) απαιτείται η συγκατάθεση του Οργανισμού για τη χρήση διαδικασιών «που ορίζουν τις συγκεκριμένες πρακτικές σχεδιασμού, τους πόρους και τη σειρά ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς το παρόν τμήμα».

Σύμφωνα με το στοιχείο γ) απαιτείται η έγκριση προγράμματος πιστοποίησης για τη χρήση διαδικασιών «που ορίζουν τις συγκεκριμένες πρακτικές σχεδιασμού, τους πόρους και τη σειρά ενεργειών που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς το παρόν μέρος [...]».

Είναι δύσκολο να γίνει κατανοητή η διαφορά των διαδικασιών για την επίτευξη του ίδιου αποτελέσματος και πώς αυτό θα μπορούσε να επιτευχθεί μόνο μέσω ενός προγράμματος πιστοποίησης.

Απάντηση: Στο στοιχείο β), γίνεται αναφορά σε ΕΔ ΕΦΣ (οι διαδικασίες δεν αφορούν συγκεκριμένα την υπό εξέταση επισκευή), ενώ στο στοιχείο γ) γίνεται αναφορά στην έγκριση προγράμματος πιστοποίησης ειδικού για την υπό εξέταση επισκευή.

21A.112B Απόδειξη ικανότητας

Ισχύουν οι ίδιες βασικές παρατηρήσεις που διατυπώνονται για την παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ).

Απάντηση: Το πρόγραμμα πιστοποίησης έχει πλέον εισαχθεί ως θεμελιώδης απαίτηση για πιστοποίηση από τη γνώμη 01/ 2010 (ανατρέξτε στην παράγραφο 21A.20): στην παράγραφο 21A.20, στοιχείο β) το πρόγραμμα πιστοποίησης προβλέπεται σαφώς ως έγγραφο εργασίας καθ' όλη τη διαδικασία πιστοποίησης. Επιπλέον, στη συγκεκριμένη περίπτωση των αεροσκαφών που αναφέρονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ), το πρόγραμμα πιστοποίησης πρέπει να εγκριθεί από τον Οργανισμό.

21A.710 Έγκριση συνθηκών πτήσης

Το ζήτημα της έκδοσης πτητικής άδειας θα μπορούσε επίσης να αφορά αεροσκάφη για τα οποία δεν έχει αποδειχθεί συμμόρφωση προς τους κανονισμούς και κάποιον αιτούντα του οποίου η ικανότητα θα μπορούσε να είναι αβέβαιη.

Επίσης, θα δεχόσαστε πράγματι χωρίς περαιτέρω έλεγχο συνθήκες πτήσης για ασφάλεια υπό αυτές τις προϋποθέσεις;

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

(11 & 12) Η Ένωση Ελαφρών Αεροσκαφών (LAA) της Τσεχικής Δημοκρατίας Τσεχίας και η Ένωση Κατασκευαστών Ελαφρών Αεροσκαφών Ευρώπης (LAMA ΕΥΡΩΠΗΣ) διατύπωσαν παρόμοιες αντιδράσεις. Το κείμενο τροποποιείται για την αφαίρεση αλληλεπικαλύψεων όπου αυτό είναι δυνατό.

Εξώφυλλο – Ατελής και πολύ καθυστερημένη δημοσίευση αυτού του ΕΑΠ.

Οι LAA και LAMA δεν είναι ικανοποιημένες με τον τρόπο με τον οποίον ο EASA διαχειρίστηκε αυτήν την τόσο σημαντική NPA.

Το ΕΑΠ δημοσιεύθηκε ΔΥΟ ΧΡΟΝΙΑ από το πέρας της περιόδου υποβολής παρατηρήσεων επί της αρχικής NPA 2008-07!!! Επίσης, το γεγονός ότι το ΕΑΠ δημοσιεύτηκε κατά τη διάρκεια της περιόδου των διακοπών δεν είναι θεμιτό, ιδίως εφόσον δημοσιεύτηκε με τόσο μεγάλη καθυστέρηση. Το πρόβλημα με την καθυστερημένη αυτή δημοσίευση είναι ότι όλοι σχεδόν είχαν ξεχάσει σε τι αφορούσε...

Ο χρόνος κυλά γρήγορα – το 2005 συντάχθηκαν οι πρώτοι όροι αναφοράς για την ενέργεια MDM032. Πλέον πλησιάζουμε στα τέλη του 2010 και πού βρισκόμαστε; Ο EASA έλαβε 843 παρατηρήσεις. Ωστόσο, πιστεύουμε ότι αυτό δεν μπορεί να αιτιολογήσει την τόσο μεγάλη καθυστέρηση στην κατάρτιση αυτού του ΕΑΠ.

Δεν είναι αποδεκτό ότι το ΕΑΠ χωρίζεται σε δύο μέρη και μόνο το μέρος 1 δημοσιεύθηκε πριν από την προθεσμία. Πώς να σχολιάσουμε μια τόσο σημαντική πρόταση χωρίς να έχουμε τη δυνατότητα να δούμε το δεύτερο μέρος;

Πιστεύουμε ότι το δεύτερο μέρος αυτού του ΕΑΠ πρέπει να δημοσιευθεί άμεσα και να παραταθεί αναλόγως η προθεσμία για την υποβολή παρατηρήσεων επί του μέρους 1.

Απάντηση: Η δημοσίευση ενός ΕΑΠ σε δύο μέρη δεν αποτελεί συνήθη πρακτική του Οργανισμού, αλλά προσέφερε το πλεονέκτημα της κάλυψης μέρους της καθυστέρησης. Καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια ώστε το μέρος I του ΕΑΠ να περιέχει ακριβή παρουσίαση των κύριων παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν καθώς και του σχεδίου της γνώμης που προέκυψε από την εξέταση όλων των παρατηρήσεων εκ μέρους μας. Συνεπώς, το μέρος I αποτελεί έγκυρη βάση για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με τη γνώμη και η ανάγνωσή του είναι ίσως ευκολότερη από εκείνη των 500 σελίδων του μέρους II του ΕΑΠ.

Το μέρος II έχει δημοσιευθεί και περιέχει το σχέδιο των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-LSA που θα θεσπίσει ο Οργανισμός στις αρχές του 2011.

Ο Οργανισμός αναγνωρίζει ότι άργησε πολύ να προχωρήσει το θέμα, κυρίως λόγω ζητημάτων που αφορούσαν πόρους, αλλά επίσης αξιοποιήσαμε την καθυστέρηση για την κατάρτιση της ενέργειας BR.010 (έναρξη μελέτης των διδαγμάτων που αποκομίστηκαν για την κατηγορία ELA1 από την εξέταση των εθνικών κανονισμών για τα ελαφρά μηχανοκίνητα αεροσκάφη) και την ενδυνάμωση της συνεργασίας με τη FAA σχετικώς, καθώς και για τη συλλογή περαιτέρω πληροφοριών σχετικά με την εμπειρία στις ΗΠΑ από τους κανόνες LSA. Ο Οργανισμός επιθυμεί να τονίσει ότι η καθυστέρηση δεν σχετίζεται με την έλλειψη κατανόησης της σπουδαιότητας και της προτεραιότητας που έχει η γενική αεροπορία, όπως αποδεικνύεται από την ελάφρυνση του μέρους M, τη γνώμη για την άδεια L και τη γνώμη για τη συμπερίληψη πτυχίου LAPL στο μέρος FCL.

Σελίδα 4 α) Γενικό σχόλιο (LAMA ΕΥΡΩΠΗΣ)

Η ΒΑΣΗ ΚΑΘΕ ΕΠΙΤΥΧΟΥΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΕΙΝΑΙ Η ΜΙΚΡΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ ΑΝΑΨΥΧΗΣ).

Κάθε χειριστής ξεκινά τις πτήσεις με μικρό αεροπλάνο, όχι με Airbus, Boeing ή Eurofighter. Η πηγή 600.000 χειριστών αναψυχής (σύμφωνα με την Europe Air Sports), συμπεριλαμβανομένων αλεξιπτωτιστών, χειριστών υπερελαφρών αεροσκαφών, ανεμόπτερων, αερόστατων θερμού αέρα έως και ελαφρών μηχανοκίνητων αεροσκαφών προσφέρει το πλεονέκτημα μιας μεγάλης πελατειακής βάσης για την αεροπορική βιομηχανία της Ευρώπης και των ΗΠΑ. Για να κατανοήσει κανείς την αεροδυναμική, τη μηχανική των πτήσεων, τη μηχανική, την οικονομία και τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός αεροπλάνου πρέπει να διαθέτει εμπειρία, και η εμπειρία αποκτάται στη μικρής κλίμακας αεροπορία αναψυχής. Για να είναι κανείς ενθουσιώδης για την εργασία του στον κλάδο της αεροπορίας πρέπει να μπορέσει να έρθει σε επαφή με αυτόν τον κλάδο και να αποκτήσει την εμπειρία. Προκειμένου να μπορεί κανείς να σχεδιάσει ένα χρήσιμο μεγάλο αεροσκάφος πρέπει να κατανοεί από την εμπειρία του σε τι πραγματικά συνίσταται και τι πρέπει να ληφθεί υπόψη.

Αξιωματούχοι στις ΗΠΑ το έχουν αναγνωρίσει αυτό εδώ και χρόνια. Παρατήρησαν μαζικά προβλήματα στην ανεύρεση επαρκούς αριθμού υπαλλήλων με τα ενδεδειγμένα προσόντα για τη μεγάλη αεροπορική βιομηχανία. Αναγνώρισαν ότι η στασιμότητα στην ανάπτυξη της μικρής κλίμακας αεροπορίας (αριθμός αεροσκαφών και χειριστών) ήταν άμεσο αποτέλεσμα του αυξανόμενου κόστους αγοράς και λειτουργίας μικρών αεροσκαφών.

Η απόκριση σε αυτό ήταν η έναρξη του προγράμματος LSA (ελαφρών αθλητικών αεροσκαφών) στις ΗΠΑ το 2004 με σαφή στόχο τη σημαντική μείωση των αρχικών δαπανών για ιδιωτικές πτήσεις και πτήσεις αναψυχής. Αυτό επιτεύχθηκε με τον καθορισμό μιας κατηγορίας μη σύνθετων αεροσκαφών που επιτρέπει τη νηολόγηση αεροσκαφών επί τη βάση αυτόβουλης δήλωσης του κατασκευαστή έναντι αποδεκτού προτύπου του κλάδου (πρότυπο ASTM). Το σύστημα επιτρέπει πτήσεις με εύλογα μειωμένη απαίτηση εκπαίδευσης και ιατρικής πιστοποίησης.

Αυτό αποσκοπούσε στην αναστροφή της μείωσης του αριθμού προσώπων στην αεροπορία και συνεπώς στη διατήρηση της βάσης για την αεροπορική βιομηχανία. Το γεγονός ότι πέντε χρόνια αργότερα ανακοινώθηκαν οι νέοι κανόνες αποδεικνύει σαφώς ότι η οδός που ακολουθήθηκε ήταν απολύτως ορθή και φέρνει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Ο αριθμός αεροσκαφών και χειριστών αυξήθηκε άμεσα και παράλληλα αυξήθηκαν οι διαθέσιμοι πόροι για μεγάλες αεροπορικές εταιρείες.

Μέχρι στιγμής πολλές χώρες έχουν αντιγράψει το μοντέλο των ΗΠΑ, κάποιες φορές με μικρές παραλλαγές αναλόγως των εθνικών τους περιστάσεων. Μεταξύ αυτών των χωρών συγκαταλέγονται πλέον οι πολυπληθέστερες χώρες: η Κίνα και η Ινδία. Θεσπίστηκαν παρόμοια προγράμματα ώστε να τεθούν τα θεμέλια για τη μελλοντική τους αεροπορική βιομηχανία.

Σήμερα, είναι σαφές ότι οι κορυφαίες εταιρείες σε όλες τις αγορές LSA είναι εταιρείες με έδρα στην Ευρώπη.

Παραδόξως, δεν υπάρχει παρόμοιο σύστημα που να επιτρέπει την κατασκευή αυτών των αεροσκαφών σύμφωνα με τους κανονισμούς LSA για πτήση στην Ευρώπη.

Η ανακοίνωση της θέσπισης της διαδικασίας ELA θεωρήθηκε από πολλούς ότι έχει τις προοπτικές να αποτελέσει το ισοδύναμο ευρωπαϊκό σύστημα. Ωστόσο, παρότι η διαδικασία ELA προσφέρει σημαντικές ελαφρύνσεις για κάποιες κατηγορίες αεροσκαφών, το αποτέλεσμα για τα ελαφρά διαθέσιμα αθλητικά αεροσκάφη είναι μια κατά πολύ επαχθέστερη διαδικασία για το σχεδιασμό, την κατασκευή και λειτουργία σε σχέση με το σύστημα LSA των ΗΠΑ.

Πολλοί πιστεύουν πλέον ότι η απάντηση βρίσκεται στη δημιουργία μιας ειδικής κατηγορίας για αεροπλάνα κάτω των 600kg και η υιοθέτηση του συστήματος LSA με τρόπο κατά το δυνατόν ισοδύναμο.

***Απάντηση:** Το πεδίο εφαρμογής της ενέργειας MDM.032 είναι ευρύτερο του συστήματος LSA, αλλά προτείνει απλοποιήσεις στο μέρος 21. Η ενέργεια BR.010 θα καθορίσει τον τρόπο με τον οποίον θα διευρυνθούν οι απλοποιήσεις του μέρους 21 για την υποκατηγορία των αεροσκαφών ELA1.*

(LAA) Δυστυχώς αυτό το ΕΑΠ δείχνει την εσφαλμένη προσέγγιση του EASA για την αθλητική αεροπορία και την αεροπορία αναψυχής. Πιστεύουμε ότι δεν είναι δυνατόν η αθλητική αεροπορία και η αεροπορία αναψυχής να αντιμετωπίζονται κατά τον ίδιο τρόπο με τις εμπορικές αερομεταφορές.

Είναι ολοένα πιο εμφανές ότι εξακολουθούμε να μην λαμβάνουμε αυτό που θέλουμε και χρειαζόμαστε - ένα απλό σύστημα LSA.

Πιστεύουμε ότι η τρέχουσα ρυθμιστική προσπάθεια του EASA δεν προσφέρει αυτό που θεωρούμε ότι είναι αναγκαίο για την περαιτέρω ανάπτυξη της αθλητικής αεροπορίας και της αεροπορίας αναψυχής. Κατά τη γνώμη μας, η κατηγορία LSA θα μπορούσε να αποτελέσει την κατηγορία πρώτου επιπέδου για την αεροπορία. Για την αντιμετώπιση των αναγκών των μελών μας, πιστεύουμε ότι ο EASA πρέπει να δημιουργήσει μια αυτόνομη κατηγορία LSA συμβατή όσο το δυνατόν περισσότερο με το σύστημα LSA των ΗΠΑ.

Ο θετικός αντίκτυπος αυτού θα μπορούσε να είναι ένα παγκόσμιο σύστημα LSA που αποτελεί τον μακροπρόθεσμο στόχο μας.

Κατά τη συνάντηση στη διοργάνωση AirVenture 2010, ο διευθυντής της FAA, Randy Babbitt, δήλωσε ότι το ιστορικό ασφάλειας των LSA ήταν καλύτερο από το αναμενόμενο. Πιστεύουμε ότι αυτό αποτελεί απόδειξη ότι η έννοια LSA των ΗΠΑ, η οποία βασίζεται στην αυτόβουλη δήλωση, σε συνδυασμό με εύλογους κανονισμούς συντήρησης δεν δημιουργεί πρόβλημα ασφάλειας. Καθώς το 65% των αεροσκαφών SLSA των ΗΠΑ προέρχεται από την Ευρώπη, είμαστε πεπεισμένοι ότι το ίδιο σύστημα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην Ευρώπη.

Η έννοια της αυτόνομης κατηγορίας LSA θα μπορούσε να φέρει αποτέλεσμα. Η έννοια της αυτονομίας δεν σημαίνει απαραίτητα ότι δεν εμπλέκεται ο EASA, αλλά ότι διαθέτει ειδική θέση στην ιεραρχία των κανόνων του EASA.

Το ίδιο συνέβη στις ΗΠΑ όπου η FAA συνέβαλε στη δημιουργία της κατηγορίας LSA εντός των κανόνων της, διατήρησε την αρμοδιότητα ελέγχου αλλά δεν τη διέπει άμεσα.

Γνωρίζουμε ότι κάτι τέτοιο θα απαιτούσε τροποποίηση του βασικού κανονισμού.

Η LAA CR είναι πρόθυμη να συμβάλει στις εργασίες για την προετοιμασία αυτής της τροποποίησης.

***Απάντηση:** Εκτιμούμε την υποστήριξη προς τον EASA για την ενέργεια BR.010. Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις από την ενέργεια MDM.032(ε) που εμπίπτουν στο πλαίσιο των κανόνων του μέρους 21 πράγματι δεν επιτυγχάνουν το στόχο που έχει κατά νου η LAA CR. Το πεδίο εφαρμογής του κανόνα LSA της FAA αποτελεί, ωστόσο, υποσύνολο του πεδίου εφαρμογής της ενέργειας MDM.032(ε) και δεν ενδείκνυται για ολόκληρο το εύρος έως τα 2000kg.*

Σελίδα 4. Τέλη και επιβαρύνσεις του EASA

Η LAA CR και η LAMA EUROPE εκφράζουν τη ικανοποίησή τους που ο EASA επέστησε την προσοχή της Επιτροπής, αλλά εκφράζουν φόβους ότι είναι πολύ αργά, γιατί ακόμη και το τρέχον επίπεδο των τελών και επιβαρύνσεων αποτελεί μεγάλο πρόβλημα για τις μικρές εταιρείες. Βάση για τα τέλη και τις επιβαρύνσεις του EASA αποτελεί ο κανονισμός, ο οποίος απαιτεί από τον EASA να είναι πλήρως αυτοχρηματοδοτούμενος μέσω των τελών και επιβαρύνσεων που δικαιούται να χρεώνει. Οι υφιστάμενες επιβαρύνσεις ήδη είναι πολύ επαχθείς για τις μικρές εταιρείες. Συνήθως αυτές οι εταιρείες παράγουν 10–150 αεροσκάφη ετησίως με κύκλο εργασιών 1–30 εκατομμύρια EUR και είναι σχεδόν αδύνατο να επιβιώσουν με τα τρέχοντα τέλη και τις επιβαρύνσεις.

Τα τέλη και οι επιβαρύνσεις αποτελούν γνωστό πρόβλημα εδώ και χρόνια. Η σχετική απόφαση πρέπει να ληφθεί σε πολιτικό επίπεδο, σε επίπεδο Επιτροπής, το συντομότερο δυνατόν.

Απάντηση: Σημειώθηκε.

Σελίδες 4 και 7. Προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη μέγιστης μάζας απογείωσης έως 1200kg

Η LAA CZ και η LAMA EUROPE θεωρούν ότι δεν είναι απαραίτητη η κατάρτιση αυτού του κώδικα. Μάλιστα οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-VLA θα μπορούσαν να επεκταθούν ώστε να συμπεριλάβουν έως και 4 επιβαίνοντες και μέγιστη μάζα απογείωσης 1200 kg. Κατά τη γνώμη μας η εξήγηση ότι χρειαζόμαστε αυτόν τον κώδικα επειδή «(...) η συντριπτική πλειοψηφία των υφιστάμενων αεροσκαφών σε αυτό το εύρος βάρους έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με αυτό το πρότυπο» δεν είναι έγκυρη επειδή το σύστημα ELA καταρτίζεται για νέα αεροσκάφη, και όχι για τα υπάρχοντα.

Σε κάθε περίπτωση, υπάρχουν πάρα πολλοί ισχύοντες κώδικες για την κατηγορία μέγιστης μάζας απογείωσης των 1200 kg που είναι επιθυμητό να μειωθεί ο αριθμός τους παρά να αυξηθεί!

Αντί αυτής της προσπάθειας, θα ήταν προτιμότερο να δημιουργήσει ο EASA ένα καλό σύστημα LSA βάσει των προτύπων ASTM. Είναι γνωστό ότι η FAA εξετάζει το ενδεχόμενο δημιουργίας ενός συστήματος βάσει των προτύπων ASTM επίσης για τον ομοσπονδιακό κανονισμό αεροπορίας FAR-23. Ίσως αυτό να είναι το κατάλληλο βήμα και αντί της θέσπισης των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη να ήταν καλύτερη η συνεργασία με τη FAA για το σύστημα ASTM ώστε να υπάρχουν παγκόσμια πρότυπα αεροπορίας.

Απάντηση: Προς το παρόν πιστεύεται ότι το μέρος 23, τροποποίηση 7 του κανονισμού FAR αποτελεί ενδεδειγμένο και δοκιμασμένο πρότυπο για συγκεκριμένα αεροπλάνα. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα σχεδιάζουμε να αναθεωρήσουμε τα διάφορα πρότυπα σε στενή συνεργασία με τη FAA, η οποία παράλληλα προέβη σε μελέτη διαδικασίας πιστοποίησης (CPS) σχετικά με το μέρος 23.

Σελίδες 9 και 10 Ειδικευμένοι φορείς

Η LAA CZ συμμετείχε με ορισμένους κατασκευαστές LSA και ελαφρών μηχανοκίνητων αεροσκαφών στη «Μελέτη του EASA για την εξωτερική ανάθεση των εργασιών πιστοποίησης» που διενέργησε η Steria Mummert Consulting.

Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης χρησιμοποιήθηκαν για αυτό το ΕΑΠ;

Γιατί δεν δημοσιεύθηκε η μελέτη;

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί εσάς και τα άλλα μέλη του κλάδου για τη συνεισφορά σας σε αυτή τη μελέτη.

Η έκθεση είναι εσωτερική έκθεση που χρησιμοποιεί ο Οργανισμός για την καλύτερη κατανόηση των δυνατοτήτων που διαθέτει για την εξωτερική ανάθεση εργασιών. Όπως αναφέρεται παραπάνω, ο Οργανισμός ετοιμάζει μια επικαιροποίηση της απόφασης του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εξωτερική ανάθεση εργασιών. Η έκθεση δεν έχει δημοσιευθεί λόγω του λεπτού χαρακτήρα των συνεχιζόμενων συζητήσεων.

Η μελέτη δεν χρησιμοποιήθηκε για το ΕΑΠ καθώς αυτό αναφέρεται απλά στις εργασίες του Οργανισμού για την επικαιροποίηση της πολιτικής του διοικητικού συμβουλίου σχετικά με την εξωτερική ανάθεση εργασιών.

Σελίδες 10 και 11 7. Εξαρτήματα που δεν χρειάζονται έντυπο 1 του EASA

Χωρίς τη δημοσίευση των παρατηρήσεων δεν είναι δυνατή η εξέταση αυτής της πρότασης. Η LAA CZ και η LAMA EUROPE δεν συμφωνούν με την προτεινόμενη λύση.

Προτείνουμε να μην απαιτείται η χρήση του εντύπου 1 τουλάχιστον για την υποκατηγορία ELA 1.

Απάντηση: Από τις παρατηρήσεις που λάβαμε προκύπτει μια λιγότερο φιλελεύθερη πρόταση για την υποκατηγορία ELA1 που ελαφρύνει τη συζήτηση σχετικά με την εμπορική και μη εμπορική χρήση αυτών των εξαρτημάτων. Προβλέπει έναν αποδεκτό συμβιβασμό, ο οποίος διαφέρει από την πρότασή σας για τον περαιτέρω περιορισμό των απαιτήσεων για έντυπο 1 του EASA. Η επόμενη φάση στην οποία αποσκοπεί η ενέργεια BR.010 θα προσφέρει επιλογές για διαφορετικές προσεγγίσεις.

Σελίδα 11 Τροποποιήσεις στη σήμανση των εξαρτημάτων και δυνατότητα εντοπισμού της προέλευσής τους

Η LAA CZ και η LAMA EUROPE θεωρούσαν ότι οι αρχικές τροποποιήσεις ήταν ευθυγραμμισμένες με την προσπάθεια για τη μείωση του φόρτου για τους κατασκευαστές, ενώ εδώ συμβαίνει το αντίθετο.

Δεδομένου ότι δεν μπορούμε να δούμε τις παρατηρήσεις για το μέρος II, δεν συμφωνούμε με τις προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραγράφων 21A.804 και 21A.805

Απάντηση: Το μέρος II του ΕΑΠ δημοσιεύθηκε στο ενδιάμεσο διάστημα και αποδεικνύει ότι η σήμανση των εξαρτημάτων πρέπει να διατηρηθεί για λόγους εντοπισμού της προέλευσής τους καθώς και για τη σύνδεση με τα εγκεκριμένα δεδομένα σχεδιασμού.

Σελίδα 11. 8. Τροποποιήσεις στις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA

Η LAA CZ και η LAMA EUROPE χαιρετίζουν τη θέσπιση των προδιαγραφών πιστοποίησης για τα ελαφρά αθλητικά αεροπλάνα βάσει του προτύπου ASTM F2245.

Δυστυχώς δεν μπορούμε να διατυπώσουμε περαιτέρω παρατηρήσεις για το συγκεκριμένο θέμα, γιατί οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA θα δημοσιευθούν στο μέρος II, το οποίο δεν είναι ακόμη διαθέσιμο.

Απάντηση: Θα είναι δυνατή η διατύπωση παρατηρήσεων για τις προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA μέσω του μέρους II του ΕΑΠ. Αυτές οι παρατηρήσεις θα εξεταστούν πριν από την έκδοση των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-LSA στις αρχές του 2011.

Σελίδα 13. 9. Τυπικές τροποποιήσεις και επισκευές

Η LAA CZ και η LAMA EUROPE χαιρετίζουν αυτήν την ανακοίνωση, ωστόσο εκφράζουν το φόβο ότι η θέσπιση αυτών των αποκλειστικών προδιαγραφών πιστοποίησης με βάση τη συμβουλευτική εγκύκλιο AC 43-13, τμήματα 1B και 2B της FAA θα καθυστερήσει πάρα πολύ.

Απάντηση: Ο Οργανισμός σας ευχαριστεί για την υποστήριξή σας. Προς το παρόν, η έναρξη της ενέργειας MDM.048 προγραμματίζεται για το 2011 και η λήξη της για το δεύτερο τρίμηνο του 2013. Εξετάζουμε τρόπους για την επιτάχυνση αυτών των ενεργειών όπου αυτό είναι δυνατό.

Σελίδες 13 και 14. 10. Εναρμόνιση με τη FAA

Η LAA CZ και η LAMA EUROPE εκφράζουν την ικανοποίησή τους για αυτή τη δήλωση. Πιστεύουμε ότι το καλύτερο για τα αεροσκάφη LSA θα ήταν η θέσπιση ενός παγκόσμιου συστήματος LSA με κοινά παγκόσμια τεχνικά πρότυπα βασισμένα στα πρότυπα ASTM.

Απάντηση: Ο Οργανισμός σας ευχαριστεί για την υποστήριξή σας σε σχέση με τη δήλωσή του ότι σκοπεύει να προβεί με την FAA (και άλλες αρχές) σε μακροπρόθεσμη εναρμόνιση για τα αεροσκάφη LSA, συνεργαζόμενος στενά με την FAA στην παρακολούθηση της μελέτης της σχετικά με τη διαδικασία πιστοποίησης βάσει του κανονισμού FAR-23 και στη διαδικασία ASTM.

(13) Ένωση Ελαφρών Αεροσκαφών Ηνωμένου Βασιλείου

Επεξηγηματική σημείωση III. (σ. 2)

Εφόσον το μέρος II του ΕΑΠ δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη, δεν υπάρχει ολοκληρωμένη εικόνα και συνεπώς δεν είναι δυνατόν να δοθεί μια πλήρης απάντηση.

Απάντηση: Η δημοσίευση ενός ΕΑΠ σε δύο μέρη δεν αποτελεί συνήθη πρακτική του Οργανισμού, αλλά προσέφερε το πλεονέκτημα της κάλυψης μέρους της καθυστέρησης. Καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια ώστε το μέρος I του ΕΑΠ να περιέχει ακριβή παρουσίαση των κύριων παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν καθώς και του σχεδίου της γνώμης που προέκυψε από την εξέταση όλων των παρατηρήσεων εκ μέρους μας. Συνεπώς, το μέρος I αποτελεί έγκυρη βάση για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με τη γνώμη και η ανάγνωσή του είναι ίσως ευκολότερη από εκείνη των 500 σελίδων του μέρους II του ΕΑΠ.

Ενότητα α) σημείο 2) (σ. 5)

Η LAA εν γένει υποστηρίζει την πρόταση για την εισαγωγή περαιτέρω διαβούλευσης για την τροποποίηση του βασικού κανονισμού, ωστόσο, η διαβούλευση πρέπει να πραγματοποιηθεί πολύ γρήγορα: εξάλλου, η προκαταρκτική NPA 14-2006 εκδόθηκε πριν από τέσσερα χρόνια και η απόκριση σε αυτήν ήταν η πρόσκληση για τροποποίηση του βασικού κανονισμού. Προκειμένου να προαχθεί η άκρως απαραίτητη καινοτομία στον κλάδο, ο EASA πρέπει να δράσει άμεσα προκειμένου να προσφέρει στους σχεδιαστές και κατασκευαστές πολύ ελαφρών αεροπλάνων ένα περιβάλλον ώστε να ενεργούν χωρίς τους περιορισμούς δαπανών και πόρων που είναι εγγενείς στα υφιστάμενα συστήματα ΕΦΣ/ΕΦΠ, καθώς και αντίστοιχα οφέλη ως προς τις δαπάνες και τη λειτουργία στους τελικούς χρήστες.

Ενότητα β) (σ. 6 κ.επ.)

Η LAA εν γένει υποστηρίζει τις τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με την NPA 2008-07. Και πάλι ο κλάδος χρειάζεται κατεπειγόντως τη διαθεσιμότητα αυτών των προτάσεων. Οι νέες προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA, CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη, οι προδιαγραφές πιστοποίησης για τις τυποποιημένες επισκευές και τροποποιήσεις, καθώς και οι αναθεωρημένες προδιαγραφές πιστοποίησης CS-VLA και CS-22 πρέπει κατεπειγόντως να εκδοθούν (το αργότερο έως την έκδοση των τροποποιήσεων του μέρους 21).

Απάντηση: Ο Οργανισμός ευχαριστεί το σχολιαστή για την υποστήριξή του και προτίθεται να συνεχίσει τις διάφορες ενέργειες παρακολούθησης (π.χ. MDM.032(δ) και BR.010) σύμφωνα με το δημοσιευμένο σχέδιο θέσπισης κανόνων. Εξετάζουμε τρόπους για την επιτάχυνση αυτών των ενεργειών όπου αυτό είναι δυνατό. Το πρώτο πρότυπο, οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-LSA, θα έχουν δημοσιευτεί στις αρχές του 2011. Άλλα «πρότυπα» εφαρμόζονται βάσει ειδικών προϋποθέσεων.

Ενότητα β) σημείο 6) (σ. 9) (Ειδικευμένοι φορείς)

Σε αυτήν την περίπτωση θα ήταν επιθυμητή η ευρύτερη κοινοποίηση «πρότασης υποβολής προσφορών». Η πρακτική της δημοσίευσης πρόσκλησης υποβολής προσφορών στο δικτυακό τόπο σας χωρίς ανακοίνωση δεν εξυπηρετεί σε τίποτα. Δεν θα ήταν ίσως δυνατή μια συνδρομητική υπηρεσία μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου όπου όλοι οι συνδρομητές θα λαμβάνουν μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου κάθε φορά που δημοσιεύεται μια πρόσκληση υποβολής προσφορών;

Απάντηση: Οι ανοιχτές προσκλήσεις υποβολής προσφορών δημοσιεύονται από την Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και όταν αυτές δημοσιεύονται προστίθενται στην [ιστοσελίδα προμηθειών του EASA](#). Από την ιστοσελίδα του EASA δεν είναι δυνατή η εγγραφή σε υπηρεσία κοινοποιήσεων μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.

Ωστόσο, είναι δυνατή η εγγραφή στο ηλεκτρονικό δελτίο υποβολής προσφορών (TED) όπου δημοσιεύονται όλες οι προκηρύξεις δημοσίων συμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις επίσημες γλώσσες της. Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με την πρόσβαση και κοινοποιήσεις βάσει συγκεκριμένων προφίλ αναζήτησης διατίθενται στην εξής διεύθυνση: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Γενικά

Σε πολλές παραγράφους γίνεται αναφορά στην παράγραφο 21A.14 στοιχείο β) ή γ) μέσω της διατύπωσης «αεροσκάφη που ορίζονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχεία β) και γ)». Η εν λόγω διατύπωση πράγματι ορίζει την κατηγορία των αεροσκαφών και δεν συνεπάγεται ότι ο σχεδιασμός των αεροσκαφών έχει πράγματι εγκριθεί σύμφωνα με την παράγραφο 21A.14, στοιχείο β) ή γ); Η απάντηση σε αυτήν την ερώτηση θα συμβάλει ώστε να γίνει κατανοητό αν τα πλεονεκτήματα του νέου συστήματος (π.χ. παραγωγή σύμφωνα με το τμήμα IB, εξαρτήματα παραγόμενα από τον ιδιοκτήτη) μπορούν επίσης να ισχύσουν για τύπους αεροσκαφών των οποίων ο σχεδιασμός εγκρίθηκε πριν από αυτήν την τροποποίηση του κανόνα ή βάσει του ανώτερου επιπέδου πλήρους ΕΦΣ.

Απάντηση: Όταν σε αυτές τις απαιτήσεις γίνεται αναφορά σε «αεροσκάφη που ορίζονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο β) ή γ)», ορίζεται μια κατηγορία προϊόντων που προβλέπεται στην εν λόγω παράγραφο. Συνεπώς, θα ισχύει επίσης για προϊόντα που έχουν ήδη εγκριθεί σύμφωνα με τους τρέχοντες κανόνες. Στη γνώμη η αναφορά, όταν ισχύει, αντικαθίσταται πλέον από τα αεροσκάφη ELA1 και ELA2 για τα οποία στην παρούσα γνώμη προτείνονται ορισμοί για τροποποιήσεις στον κανονισμό 1702/2003.

Παράγραφος 21A.14, στοιχεία β) και γ)

Αυτή η παράγραφος αφορά επίσης κινητήρα και έλικες. Πώς συνδέονται αυτοί με το τμήμα IB και την παράγραφο 21A.307, στοιχείο β) και γ) αν ο σχεδιασμός συμπεριλαμβάνεται στο αεροσκάφος ή αν ο σχεδιασμός έχει ήδη εγκριθεί μέσω ΦΣ σύμφωνα με το τμήμα I; Είναι, παραδείγματος χάρη, δυνατή δύναμη του τμήματος IB, η παραγωγή ενός κινητήρα για αεροσκάφος σύμφωνα με την παράγραφο 21A.14, στοιχείο β) ή γ); Είναι επίσης δυνατή η παραγωγή εξαρτημάτων για τον εν λόγω κινητήρα με ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους;

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, μέρος της παρατήρησης είναι πλέον άνευ ουσίας.

Όσον αφορά τη διάθεση εξαρτημάτων χωρίς έντυπο 1 του EASA, ο σκοπός είναι πράγματι να καθίσταται δυνατή η εγκατάσταση αυτών των εξαρτημάτων όταν συμμορφώνονται με τον εγκεκριμένο σχεδιασμό. Παραδείγματος χάρη, τα εξαρτήματα για κινητήρες αυτοκινήτων που εγκρίνονται για αεροσκάφος μπορούν να εγκατασταθούν υπό την ευθύνη του κατόχου του αεροσκάφους.

Παράγραφος 21A.377, στοιχεία β) και γ)

Στην ενότητα Β, Υλικό για το τμήμα Ζ, το πόρισμα τρίτου επιπέδου διαγράφηκε πρόσφατα. Στη συγκεκριμένη παράγραφο εμφανίζεται ξανά.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφος 21A.353, στοιχείο β)

Ένας συνδυασμένος φορέας σχεδιασμού και παραγωγής του τμήματος IB δεν θα μπορεί να υπογράψει διακανονισμό ΦΣ-ΦΠ με διαφορετικό ΦΣ επιπλέον του πρωταρχικού πεδίου των δραστηριοτήτων του.

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφος 21A.383, στοιχείο γ)

Η αναφορά «σύμφωνα με την παράγραφο 21A.307» διαγράφηκε πριν από κάποια χρόνια από το σχετικό κείμενο του τμήματος Ζ γιατί δεν θα επέτρεπε την ύπαρξη εντύπου 1 του EASA για «συμμόρφωση μόνο»/«πρωτότυπο».

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

Παράγραφος 21A.385, στοιχείο ιδ)

Η αναφορά πρέπει να τροποποιηθεί από «με βάση το προνόμιο της παραγράφου 21A.383, στοιχείο στ)» σε «(...) 21A.383, στοιχείο ε)».

Απάντηση: Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB. Συνεπώς, η παρατήρηση είναι πλέον άνευ ουσίας.

21A.439 Παραγωγή εξαρτημάτων επισκευής

Αυτή η παράγραφος πρέπει επίσης να εξετάζει το ενδεχόμενο εξαρτημάτων που παράγονται υπό την ευθύνη του ιδιοκτήτη του αεροσκάφους, ειδάλλως η συγκεκριμένη παράγραφος θα συγκρούεται με την παράγραφο 21A.307, στοιχεία β) και γ).

Απάντηση: Μη αποδεκτή. Σκοπός της παραγράφου 21A.307 δεν είναι να τροποποιήσει τις απαιτήσεις συντήρησης. Το θέμα αυτό βρίσκεται εκτός του πεδίου εφαρμογής αυτής της ενέργειας θέσπισης κανόνων.

Τμήμα IB στο σύνολό του

Δεν θεωρούμε ότι η κατάρτιση του τμήματος IB δημιουργεί πραγματικά πλεονεκτήματα.

- Όπως ήδη προκύπτει από την παράγραφο 21A.377, στοιχείο β) και από την παράγραφο 21A.383, στοιχείο γ), υπάρχει ο αυξημένος κίνδυνος το συγκεκριμένο τμήμα να εισάγει ακούσια διαφορές από τις σχετικές απαιτήσεις του τμήματος I ή του τμήματος Ζ. Το τμήμα IB, αν είναι πράγματι αναγκαίο, πρέπει να εξετάζει μόνο τη συνδυασμένη έγκριση ΦΣ και ΦΠ, ενώ οι απαιτήσεις καθαυτές πρέπει να παραμείνουν στα τμήματα I και Ζ.

- Ποια είναι τα πλεονεκτήματα για τον κλάδο; Η σκοπούμενη μείωση του κόστους πιθανώς να είναι οριακή μακροπρόθεσμα, καθώς οι απαιτήσεις, η συμμόρφωση με τις οποίες θα ελέγχεται, παραμένουν ίδιες και υπάρχει το ενδεχόμενο διαχωρισμού της συμμετοχής του EASA (τμήμα ΦΣ) και των εθνικών αεροπορικών αρχών (τμήμα ΦΠ) στη διαδικασία εποπτείας.

Απάντηση: Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι το προτεινόμενο τμήμα IB δεν επιφέρει ουσιαστικές διαφορές στις μεμονωμένες απαιτήσεις των ΕΦΣ και ΕΦΠ. Στο άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού υπάρχει επίσης ήδη η δυνατότητα μεταβίβασης της ευθύνης για ΕΦΠ στον Οργανισμό. Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι το τμήμα IB δεν παρέχει επαρκή οφέλη και περιπλέκει υπερβολικά τους κανόνες, όπως εκφράζεται σε αυτή την αντίδραση. Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB.

(15) Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου

Σελίδα 2, παράγραφος III, σημείο 4) και παράγραφος IV

Παρατήρηση: Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου αδημονεί να λάβει το μέρος II του ΕΑΠ όταν θα έχουν διατυπωθεί ολοκληρωμένες παρατηρήσεις επί όλων των προτάσεων, του μέρους I και του μέρους II.

Ακολουθούν ορισμένα παραδείγματα της υφιστάμενης ανάγκης να γίνει κατανοητό το πλήρες ΕΑΠ:

Η φράση στη σελίδα 4 ότι «η NPA έγινε δεκτή με ανάμεικτα συναισθήματα» πρέπει να αναφέρεται στο πλαίσιο των παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν και των απαντήσεων του EASA.

Απάντηση: Πολλοί σχολιαστές διατύπωσαν παρόμοια παρατήρηση δηλώνοντας ότι η πρόταση ήταν ένα βήμα προς τη σωστή κατεύθυνση, ωστόσο, πιστεύουν ότι δεν προσφέρει τη λύση που ανέμεναν, μία λύση παρόμοια με το σύστημα LSA της FAA. Καθώς κάτι τέτοιο θα οδηγούσε σε τροποποίηση του βασικού κανονισμού, στην ενέργεια BR.010 προτείνεται η δεύτερη φάση.

Η αναφορά, στη σελίδα 5, στην απορρύθμιση συγκεκριμένου τμήματος της ελαφράς αεροπορίας φαίνεται να διαφέρει από τις αρχές του ICAO και της έκδοσης διεθνούς πιστοποιητικού αξιοπλοΐας. Η έκδοση ενός πιστοποιητικού αξιοπλοΐας του ICAO απαιτεί την ανάληψη ευθύνης από ιδιώτη ή φορέα για κάποιο προϊόν ή εξάρτημα.

Απάντηση: Η συμμόρφωση με τον ICAO αποτελεί ένα σημαντικό θέμα, αλλά πρέπει να ισοσταθμιστεί με την επιθυμία για περαιτέρω κατάρτιση υλικού καθοδήγησης με ενδεδειγμένο επίπεδο ασφάλειας.

Αναφορά στη σελίδα 5, στοιχείο α), σημείο 2, δεύτερη κουκκίδα. Παρότι εδώ φαίνεται να παρουσιάζεται η πρόθεση που υπάρχει για την εναρμόνιση μελλοντικών τροποποιήσεων του βασικού κανονισμού με τη FAA και το Transport Canada, πιστεύεται ότι η εναρμόνιση πρέπει να επεκταθεί στην πρόταση για κατάρτιση επιπλέον προδιαγραφών πιστοποίησης.

Απάντηση: Πρόθεσή μας είναι η εναρμόνιση διαδικασιών και προτύπων όπου αυτό είναι εφικτό. Η κατάρτιση εναρμονισμένων προτύπων θα μπορούσε να κινηθεί προς μια κατεύθυνση όπου θα είναι ενδεδειγμένα λιγότερα πρότυπα.

Σελίδα 5, σημείο 2, τέταρτη κουκκίδα. Η δυνατότητα αποδοχής των προτάσεων ότι για ορισμένα αεροσκάφη ELA δεν θα απαιτείται πιστοποιητικό τύπου κινητήρα ή έλικα, εξαρτάται από το μέγεθος και τον τύπο της επιτρεπόμενης δραστηριότητας. Παραδείγματος χάρη, κάτι τέτοιο ενδεχομένως να είναι αποδεκτό για ένα διθέσιο αεροσκάφος εγχώριας κατασκευής αλλά όχι για πιο ικανά αεροσκάφη με έγκριση για πτήση υπό μετεωρολογικές συνθήκες με όργανα (IMC) [όπως το Cessna 172 και το PA-28 (!80)].

Απάντηση: Αυτό πράγματι θα απαιτούσε επανεξέταση στο πλαίσιο της προτεινόμενης ενέργειας BR.010.

Σελίδα 6, στοιχείο β). «Γνώμη για το μέρος 21 και αλλαγές συγκριτικά με την NPA», σημείο 1.

Παρατήρηση: Η αρχική έννοια στην NPA 2008-07 αφορούσε μη εμπορικές δραστηριότητες. Σύμφωνα με το παράδειγμα στη δεύτερη φράση, η συγκεκριμένη αρχή δεν έχει διατηρηθεί στις προτεινόμενες αλλαγές που παρουσιάζονται στο παρόν έγγραφο απάντησης στις παρατηρήσεις. Θα θέλαμε αποσαφήνιση αυτού του σημείου.

Απάντηση: Τα κριτήρια για τη χρήση του εντύπου 1 του EASA καθίστανται αυστηρότερα και συνεπώς επιτρέπουν επίσης την εφαρμογή σε εμπορικές δραστηριότητες.

Σελίδα 6, στοιχείο β), σημείο 2, σημείωση κάτω από τον τίτλο «CS-VLA» (δεύτερη κουκκίδα).

Παρατήρηση: Παρατηρούμε ότι στην ενέργεια θέσπισης κανόνων VLA.008 θα ληφθεί υπόψη η επέκταση των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-VLA ώστε να συμπεριληφθούν οι πτήσεις υπό συνθήκες VFR τη νύκτα και IMC, και ότι αυτό θα μπορούσε να επιδράσει σημαντικά στην ασφάλεια των εν λόγω αεροσκαφών και απαιτεί προσεκτική εξέταση και εναρμόνιση με την FAA και το Transport Canada.

Απάντηση: Συμφωνούμε ότι στο πλαίσιο αυτής της ενέργειας πρέπει να εξεταστεί ο αντίκτυπος στην ασφάλεια. Θα ληφθούν επίσης σοβαρά υπόψη η εναρμόνιση με το TCCA και την FAA και η εμπειρία που έχουν αποκτήσει οι δύο αυτοί φορείς.

Σελίδα 7, στοιχείο β), σημείο 2, σημείωση κάτω από τον τίτλο «CS-23» (τρίτη κουκκίδα).

Παρατήρηση: Οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη και η τροποποίηση 7 του κανονισμού FAR-23 αποτελούν πρότυπο που δημοσίευσε η κυβέρνηση των ΗΠΑ την 14^η Σεπτεμβρίου 1969. Αναγνωρίζεται ότι πολλά αεροσκάφη σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν σύμφωνα με αυτό το πρότυπο και ότι ορισμένα ακόμη απολαμβάνουν «ιστορικά δικαιώματα», ενώ ορισμένες τροποποιήσεις σχεδιασμού εξακολουθούν να εκτελούνται σύμφωνα με τις προγενέστερες αυτές απαιτήσεις. Ωστόσο, κάθε αεροσκάφος με σημαντικές τροποποιήσεις ή κάθε νέο αεροσκάφος έκτοτε θα έχει σχεδιαστεί βάσει μεταγενέστερων προτύπων. Αυτό επιτρέπει στους κατασκευαστές να λαμβάνουν υπόψη ζητήματα σχεδιασμού που δεν καλύπτονται επαρκώς σε προγενέστερη έκδοση του κανονισμού FAR-23, όπως είναι οι ανοχές κόπωσης και ζημιάς σε σύνθετα υλικά. Ο κανονισμός JAR-23 και οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 βασίστηκαν στον κανονισμό FAR 23-42 της 4^{ης} Φεβρουαρίου 1991. Οποιαδήποτε πρόταση για τη θέσπιση προτύπου πιστοποιητικού αξιοπλοΐας, προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη, πρέπει να βασίζεται στις τελευταίες προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23, οι οποίες φαίνεται ότι είναι ουσιαστικά εναρμονισμένες με τον κανονισμό FAR-23.

Απάντηση: Τα αεροπλάνα που έχουν σχεδιαστεί και πιστοποιηθεί σύμφωνα με την τροποποίηση 7 του μέρους 23 του κανονισμού FAR δεν έχουν τεθεί υπό αμφισβήτηση και αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία του τρέχοντος στόλου. Συνεπώς, πιστεύουμε ότι αυτό μπορεί να αποτελέσει πρότυπο αξιοπλοΐας για αεροπλάνα με παρόμοιο σχεδιασμό εφόσον, όταν οι απαιτήσεις δεν είναι οι ενδεδειγμένες (όπως συμβαίνει με τα σύνθετα υλικά), θα τροποποιείται η βάση της πιστοποίησης.

Σελίδα 7, στοιχείο β), σημείο 2, σημείωση κάτω από τον τίτλο «CS-22» (τέταρτη κουκκίδα).

Παρατήρηση: Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου πιστεύει ότι για λόγους αποτελεσματικότητας, κάθε εργασία για τον ορθολογισμό των προτύπων σχεδιασμού των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-VLA και των προτεινόμενων προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 ελαφρών αεροσκαφών πρέπει να ολοκληρωθεί πριν από τη θέσπιση νέου προτύπου όπως είναι οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη. Αυτό πρέπει να αποτελέσει δραστηριότητα εναρμόνισης με την FAA και το Transport Canada.

Απάντηση: Η εισαγωγή των προδιαγραφών πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη βάσει της τροποποίησης 7 του μέρους 23 του κανονισμού FAR θεωρείται ρεαλιστική προσέγγιση που πρέπει

να επανεξεταστεί σε μεταγενέστερο χρόνο και ενδεχομένως οι εν λόγω προδιαγραφές πιστοποίησης να συγχωνευτούν, όπως αναφέρεται στο ΕΑΠ.

Σελίδα 8, σημείο 3

Παρατήρηση: Σε ποιο στάδιο θα απαιτούνται τα στοιχεία της ΕΦΣ; Είναι πιθανόν να απαιτούνται πριν από την έκδοση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας ή πτητικής άδειας;

Απάντηση: Η ΕΦΣ δεν θα αποτελεί απαίτηση. Το σενάριο που περιγράφεται παρουσιάζει την περίπτωση όπου μια εταιρεία μπορεί να αρχίσει χωρίς ΕΦΣ και, αναλόγως των επιχειρηματικών της δραστηριοτήτων, να προχωρήσει σε ΕΦΣ ώστε να είναι αποτελεσματικότερη από άποψη διαρκούς αξιοπλοΐας.

Σελίδα 10, σημείο 6 «Ειδικευμένοι φορείς» (δεύτερη κουκκίδα): «ο αιτών πρέπει να μπορεί να προτείνει τον ειδικευμένο φορέα της επιλογής του για έγκριση από τον Οργανισμό».

Παρατήρηση: Παρατηρούμε ότι το διοικητικό συμβούλιο του EASA πρέπει να θεσπίσει πολιτική για τη χρήση των ΕΦ. Η πρόταση της Διοίκησης Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου είναι ότι ένας παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι αν οι αιτούντες θα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν την ευκολότερη διαδρομή για την λήψη έγκρισης και σε ποιο βαθμό θα πρέπει ο Οργανισμός να αναθέτει έναν πιστοποιημένο ειδικευμένο φορέα βάσει της γεωγραφικής τοποθεσίας με γνώμονα γλωσσικά και πολιτισμικά οφέλη. Η τυποποίηση θα αποτελέσει επίσης κρίσιμο ζήτημα.

Απάντηση: Η πολιτική για τη χρήση ειδικευμένων φορέων πρέπει να παρέχει κοινούς κανόνες, οι οποίοι μέσω της τυποποίησης θα αποτρέπουν την επιλογή της ευκολότερης διαδρομής προς την πιστοποίηση.

Σελίδα 11, στοιχείο β), σημείο 7

Παρατήρηση: Βάσει της αναθεωρημένης πρότασης απαιτείται έντυπο 1 του EASA μόνο για εξαρτήματα κύριου δομικού στοιχείου, εξαρτήματα του συστήματος ελέγχου πτήσης ή εξαρτήματα πεπερασμένης διάρκειας ζωής και απαιτείται από τους ιδιοκτήτες αεροσκαφών ELA 1 να παρέχουν δήλωση συμβατότητας με εγκεκριμένο σχεδιασμό. Κάθε αεροσκάφος που είναι επιλέξιμο για πιστοποιητικό αξιοπλοΐας του ICAO πρέπει να χρησιμοποιεί εξαρτήματα που είναι διαθέσιμα με έντυπο 1 του EASA1, ενώ επιτρέπεται η περιορισμένη κατασκευή από κατάλληλα εγκεκριμένους φορείς συντήρησης. Όταν οι ιδιοκτήτες παρέχουν δήλωση συμβατότητας δεν είναι σαφές ποιος αναλαμβάνει την ευθύνη. Τα αεροσκάφη που τροποποιούνται κατ' αυτόν τον τρόπο πρέπει να περιορίζονται σε έκδοση πτητικής άδειας και δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται για εμπορικές δραστηριότητες.

Απάντηση: Στην αναθεωρημένη πρόταση έχει διατηρηθεί η αρχική πρόταση για τα αεροσκάφη ELA2 και η πρόταση για τα αεροσκάφη ELA1 είναι πιο περιοριστική. Ο ιδιοκτήτης θα παρέχει δήλωση συμβατότητας και θα φέρει την ευθύνη για την αποδοχή των εξαρτημάτων στο αεροσκάφος του.

Σελίδα 14, στοιχείο β), σημείο 10, Εναρμόνιση με τη FAA

Παρατήρηση: Η Διοίκηση Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου συμφωνεί ότι αν οι αιτούντες δεν προβούν σε ειδικούς διακανονισμούς εκτός του EASA, ο EASA δεν θα μπορεί να ενεργεί ως κράτος σχεδιασμού. Αυτό θα είναι ιδιαίτερα εμφανές στην περίπτωση προϊόντων που λαμβάνουν μη διεθνή έγκριση ICAO στις ΗΠΑ ως αεροσκάφη LSA, τα οποία εξετάζονται για την έκδοση πιστοποιητικού αξιοπλοΐας EASA ICAO.

Απάντηση: Σημειώθηκε. Το ζήτημα αυτό πρέπει να ληφθεί περαιτέρω υπόψη.

Σελίδα 14, σημείο 2, τελευταία φράση

Παρατήρηση: Η φράση «Η ευρωπαϊκή προσέγγιση περιορισμένων πιστοποιητικών τύπου ή πιστοποιητικών τύπου για τα αεροσκάφη LSA δεν θα εμποδίζει την εξαγωγή ευρωπαϊκών

αεροσκαφών LSA στις ΗΠΑ αν δεν έχουν λάβει μεμονωμένο πιστοποιητικό αξιοπλοΐας» δεν είναι πλήρως κατανοητή. Πρέπει να δοθεί περαιτέρω εξήγηση.

Απάντηση: Αυτή η φράση συνδέεται με τις αναφορές στην εντολή 8130.2F που γίνονται στο συγκεκριμένο σημείο του μέρους I του ΕΑΠ. Το γεγονός ότι ο τύπος του αεροσκάφους είναι επιλέξιμος για πιστοποίηση ή ακόμη διαθέτει (περιορισμένο) πιστοποιητικό τύπου του EASA δεν αποτελεί «παρόμοια πιστοποίηση στη χώρα προέλευσής του».

Συνεπώς, το αεροσκάφος θα είναι επιλέξιμο για ειδικό πιστοποιητικό αξιοπλοΐας στην κατηγορία LSA.

(16) Ένα μέλος της επιτροπής του EASA από την Αυστρία

Γενική παρατήρηση/αιτιολόγηση:

Δεδομένου ότι το ΕΑΠ δεν έχει δημοσιευτεί στο σύνολό του - λείπει ακόμη το τμήμα με τις παρατηρήσεις και τις απαντήσεις του EASA (δεν είναι διαθέσιμο στον δικτυακό τόπο του EASA) - η περίοδος διατύπωσης παρατηρήσεων θεωρείται πολύ σύντομη.

Πρόταση:

Απαιτείται παράταση της περιόδου διατύπωσης παρατηρήσεων επ' αυτού του ΕΑΠ δεδομένου ότι δεν έχει δημοσιευτεί ακόμη το τμήμα του ΕΑΠ με τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων και τις απαντήσεις του EASA.

Απάντηση: Μη αποδεκτή. Η δημοσίευση ενός ΕΑΠ σε δύο μέρη δεν αποτελεί συνήθη πρακτική του Οργανισμού, αλλά προσέφερε το πλεονέκτημα της κάλυψης μέρους της καθυστέρησης. Καταβλήθηκε κάθε προσπάθεια ώστε το μέρος I του ΕΑΠ να περιέχει ακριβή παρουσίαση των κύριων παρατηρήσεων που διατυπώθηκαν καθώς και του σχεδίου της γνώμης που προέκυψε από την εξέταση όλων των παρατηρήσεων εκ μέρους μας. Συνεπώς, το μέρος I αποτελεί έγκυρη βάση για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με τη γνώμη και η ανάγνωσή του είναι ίσως ευκολότερη από εκείνη των 500 σελίδων του μέρους II του ΕΑΠ.

Τμήμα Β

21A.14

Παρατήρηση/αιτιολόγηση/πρόταση:

Οι ορισμοί που περιλαμβάνονται σε αυτήν την παράγραφο πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένοι με τους ορισμούς που θα ισχύουν για όλα τα άλλα σχετικά μέρη των εκτελεστικών κανόνων.

Ο ορισμός των αεροσκαφών ELA 1 στο μέρος Μ θα είναι ευθυγραμμισμένος με τον ορισμό στο μέρος 21.

Απάντηση: Η πρόταση για την τροποποίηση του μέρους Μ εισάγεται σε αυτή τη γνώμη.

Στοιχείο γ), σημείο 7. Εμβολοφόρο κινητήρα

Παρατήρηση: Για κάθε είδος εμβολοφόρου κινητήρα ακόμη και αν δεν χρησιμοποιείται για προϊόντα της παραγράφου 21A.14, στοιχείο γ), η διαδικασία πιστοποίησης ELA είναι δυνατή ακόμη και για πολύ σύνθετους κινητήρες με FADEC και υπερσυμπιεστές;

Απάντηση: Αποδεκτή. Η παράγραφος 21A.14, στοιχείο γ) έχει διορθωθεί ώστε να περιλαμβάνει μόνο κινητήρες και έλικες εγκατεστημένους στα αεροσκάφη που ορίζονται στην παράγραφο 21A.14, στοιχείο γ).

21A.47

Πρέπει να αποσαφηνιστεί αν είναι δυνατή η μεταβίβαση πιστοποιητικού τύπου για αεροσκάφος, για το οποίο ο Οργανισμός έχει εγκρίνει πρόγραμμα πιστοποίησης, όταν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις αξιολόγησης επιλεξιμότητας της παραγράφου 21A.14 και ο κάτοχος του νέου πιστοποιητικού τύπου δεν κατέχει ΕΔ ΕΦΣ ή ΕΦΣ. (Βλ. επίσης παράγραφο 21A.116)

Απάντηση: Όταν ο Οργανισμός εγκρίνει ένα πρόγραμμα πιστοποίησης πληρούνται οι απαιτήσεις αξιολόγησης επιλεξιμότητας. Αυτό καλύπτεται από την αλλαγή της παραγράφου 21A.14.

Ωστόσο, η μεταβίβαση είναι δυνατή μόνο όταν το φυσικό ή νομικό πρόσωπο μπορεί να εκπληρώνει τις υποχρεώσεις που ορίζονται στην προτεινόμενη αλλαγή της παραγράφου 21A.47 (βλ. ΕΑΠ 2008-06).

Τμήμα Δ

Παράγραφος 21A.98, στοιχείο α)

Παρατήρηση/αιτιολόγηση:

Αυτό το στοιχείο δεν είναι σαφές. Η εφαρμοσιμότητα - όπως αναφέρεται - είναι παραπλανητική και μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικές ερμηνείες. Η ανάγνωση αυτής της παραγράφου σε συνδυασμό με την παράγραφο 21A.14 μπορεί να προκαλέσει σύγχυση στους αιτούντες.

Πρόταση:

Προτείνεται η χρήση κουκκίδων για την παράγραφο της εφαρμοσιμότητας.

Απάντηση: Μερικώς αποδεκτή. Η παράγραφος συντάχθηκε εκ νέου για βελτιωμένη αναγνωσιμότητα.

Τμήμα Δ

Παράγραφος 21A.98, στοιχεία β) και γ)

Παρατήρηση

Θα θέλαμε να παρατηρήσουμε γενικώς ότι η χρήση των προδιαγραφών πιστοποίησης για τις γενικές εγκρίσεις, όπως αναφέρεται στα εν λόγω στοιχεία δεν είναι ευθυγραμμισμένη με τον βασικό κανονισμό 216/2010 και δεν εμπίπτει στο πεδίο ευθυνών του EASA.

Απάντηση: Οι προτεινόμενες προδιαγραφές πιστοποίησης για τις τυποποιημένες επισκευές θα περιλαμβάνουν συγκεκριμένες επισκευές ή τροποποιήσεις και όχι γενικές εγκρίσεις. Αποτελεί ευθύνη του EASA η κατάρτιση προδιαγραφών πιστοποίησης και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης για χρήση στη διαδικασία πιστοποίησης. (Άρθρο 19 του βασικού κανονισμού). Συνεπώς, θα καταρτιστούν οι νέες αυτές προδιαγραφές πιστοποίησης για την πιστοποίηση τυποποιημένων μετατροπών.

Τμήμα IB

Παρατήρηση/αιτιολόγηση:

Αυτό το τμήμα δεν υποστηρίζεται καθώς δημιουργεί επιπλέον γραφειοκρατικό φόρτο για την κοινότητα της αεροπορίας στην οποία απευθύνονται αυτές οι απαιτήσεις.

Το τμήμα IB θα αποτελείται μόνο από το πεδίο εφαρμογής, την επιλεξιμότητα, την εφαρμογή, την έκδοση και μεταβίβαση εγκρίσεων.

Το τμήμα αυτό δεν θα παρέχει λεπτομερείς απαιτήσεις για ΕΦΣ και ΕΦΠ. Θα υπάρχει μόνο αναφορά στα τμήματα ΣΤ, Ζ ή Ι.

Η διαδικασία έγκρισης δεν θα είναι διαφορετική σε αυτό το τμήμα και θα είναι δυνατές λιγότερο περίπλοκες εγκρίσεις φορέων για την παραγωγή, σύμφωνα με το τμήμα ΣΤ, και εναλλακτικές

διαδικασίες ΕΦΣ. Στο ... θα αναφέρονται μόνο απαιτήσεις λιγότερο περιοριστικές από εκείνες των τμημάτων ΣΤ, Ζ ή Ι.

Απάντηση: Ο Οργανισμός συμφωνεί ότι το προτεινόμενο τμήμα IB δεν επιφέρει ουσιαστικές διαφορές στις μεμονωμένες απαιτήσεις των ΕΦΣ και ΕΦΠ. Στο άρθρο 20 παράγραφος 2 στοιχείο β) σημείο ii) του βασικού κανονισμού υπάρχει επίσης ήδη η δυνατότητα μεταβίβασης της ευθύνης για ΕΦΠ στον Οργανισμό. Συνεπώς, συμπεραίνεται ότι το τμήμα IB δεν παρέχει επαρκή οφέλη και περιπλέκει υπερβολικά τους κανόνες, όπως εκφράζεται σε αυτή την αντίδραση. Ο Οργανισμός αποφάσισε να αποσύρει την πρόταση του τμήματος IB.

21A.436 Τυποποιημένες επισκευές

Εφαρμοσιμότητα: Βλ. παρατήρηση για την παράγραφο 21A.98.

Απάντηση: Μερικώς αποδεκτή. Η παράγραφος συντάχθηκε εκ νέου για βελτιωμένη αναγνωσιμότητα.

Προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη:

Παρατήρηση: Πρέπει να αποσαφηνιστεί αν η προτεινόμενη εφαρμοσιμότητα και το τεχνικό περιεχόμενο είναι ευθυγραμμισμένα με το παράρτημα 8 του ICAO.

Απάντηση: Οι προδιαγραφές πιστοποίησης CS-23 για ελαφρά αεροσκάφη θα είναι ευθυγραμμισμένες με το παράρτημα 8 του ICAO.