



**Euroopa Lennundusohutusameti**

**ARVAMUS nr 01/2011,**

**18. märts 2011,**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 1702/2003, 24. september 2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnaohutuse sertifitseerimise ning projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad**

**JA**

**komisjoni määruse kohta, millega muudetakse komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003 õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta**

***Euroopa kergeõhusõidukite (ELA) protsess ning jooksvad muudatus- ja remonditööd***

## **Sisukokkuvõte**

Käesolev arvamus mõjutab esmajoones üdlenundust ning selles käsitletakse järgmisi teemasid.

Euroopa kergõhusõidukite (ELA) puhul võetakse kasutusele lihtsustatud ja proportsionaalsem sertifitseerimisprotsess. Kategooria ELA1 õhusõiduki (nt lennukid massiga alla 1200 kg) tüübisertifikaadi taotleja saab sertifitseerimisprotsessi abil tõendada oma projekteerimispädevust. Sellega kaotatakse väikeettevõtete vajadus teha läbi koormavat ja aeganõudvat projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise (DOA) haldusprotsess ja läbida samal ajal sertifitseerimisprotsessi. See muudatus on kasulik ELA1 õhusõiduki tüübisertifikaadi esmakordsetele taotlejatele.

Kasutusele võetakse kontseptsioon „jooksvad muudatus- ja remonditööd“. Uue kontseptsiooniga kaotatakse vajadus läbida projekti kinnitamise protsess jooksvateks peetavate muudatus- ja remonditööde korral. Sel eesmärgil lisatakse uutesse sertifitseerimistingimustesse jooksvate muudatus- ja remonditööde loend. Uue kontseptsiooniga vähendatakse halduskoormust, säilitades samas kõrge ohutustaseme. Eeskirjast võivad saada kasu kõik väikeste õhusõidukite omanikud ja käitajad.

Praeguste eeskirjade kohaselt on õhusõiduki kõigi varuosade paigaldamise eeltingimuseks EASA vorm 1. Mõned ELA õhusõidukite osad ja seadmed toodetakse aga sektoris, mida seoses lennundusega ei reguleerita. Need tootjad ei saa osi EASA vormi 1 kohaselt väljastada. Uute õhusõidukite korral ei ole see probleem, sest osade heakskiidu tagab õhusõiduki tootja sertifitseeritud tootjaorganisatsioon. Varuosad hangitakse tavaliselt aga otse tootjalt. EASA vorm 1 kohustuste täitmiseks tuleb need osad sellegipoolest väljastada sertifitseeritud tootjaorganisatsiooni kaudu, kus nende lisandväärtus ei ole alati ilmne. Käesoleva arvamusena antakse ELA õhusõidukite omanikele võimalus aktsepteerida paigaldamiseks ilma EASA vormita 1 teatud osi, mis ei ole ohutuse seisukohast kriitilised. Selle muudatuse eesmärk on vähendada regulatiivset koormust ohutusriskidega proportsionaalsele tasemele.

## Üldosa

1. Käesoleva arvamuse eesmärk on soovitada Euroopa Komisjonil muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003<sup>1</sup> lisa (edaspidi „osa 21“) ning eelkõige võtta Euroopa kergõhusõidukite (ELA) puhul kasutusele lihtsustatud ja proportsionaalsem sertifitseerimisprotsess. Selleks et säilitada kooskõla osaga 21, soovitatakse komisjonil muuta ka komisjoni määrust (EÜ) nr 2042/2003<sup>2</sup> ning lisasid: osa M ja osa 145.
2. Arvamus on vastu võetud, järgides Euroopa Lennundusohutusameti („amet“) haldusnõukogu määratud korda<sup>3</sup> vastavalt määruse (EÜ) nr 216/2008<sup>4</sup> (edaspidi algmäärus) artikli 19 sätetele.

## II. Konsulteerimine

3. Viimastel aastatel on Euroopas vähenenud tavapärase harrastuslennundusega tegelemine ning ülikergete õhusõidukite arendamine. Sektorist ja käitajatelt saadud tagasisidest on nähtunud, et harrastusõhusõidukitele kohaldatav reguleeriv raamistik on kaasnevate tegevuste laadi arvestades muutunud liiga keerukaks ning asetab nende tüüpide projekteeerijatele ja tootjatele raske regulatiivse koorma.
4. Nende probleemide käsitlemiseks algatas amet eeskirjade koostamise ülesande MDM.032. Ülesande laialtulatavuse tõttu andis amet 2006. aastal eelnevalt välja muudatusettepaneku teate, algatamaks arutelu üdlenunduse parema reguleerimise kontseptsiooni üle. Ennetava muudatusettepaneku teate tagasiside põhjal töötas MDM.032 töörühm välja üdlenunduse parema reguleerimise kontseptsiooni. Kontseptsioonis käsitleti esmast ja jätkuvat lennukõlblikkust, lennutegevusi ja litsentsimist üdlenunduses.
5. Samuti võttis amet arutusele föderaalsete lennuameti (FAA) kehtestatud kergete sportlennukite (LSA) eeskirja, mis toob esile ameti ja FAA vahelise ühtlustatuse vähenemise harrastuslennunduse reguleerimisel. Enamik LSA-tüüpe USAs on Euroopast pärit, kuid neid ei saa Euroopa Liidus seaduslikult kasutada, v. a juhul, kui nende stardimass on alla 450 kg (ja nad kuuluvad seega algmääruse II lisa kohaldamisalasse) või kui nad on sertifitseeritud koodi CS-VLA (ülirikglennuk) või mõne kõrgema koodi alusel.
6. Üdlenunduse parema reguleerimise kontseptsiooni osana arutas MDM.032 töörühm mitmeid esmase lennukõlblikkuse muudatusettepanekute võimalusi. 18. aprilli 2008. aasta muudatusettepaneku teates NPA 2008-07 tegi rühm esmase lennukõlblikkuse kohta järgmised ettepanekud:

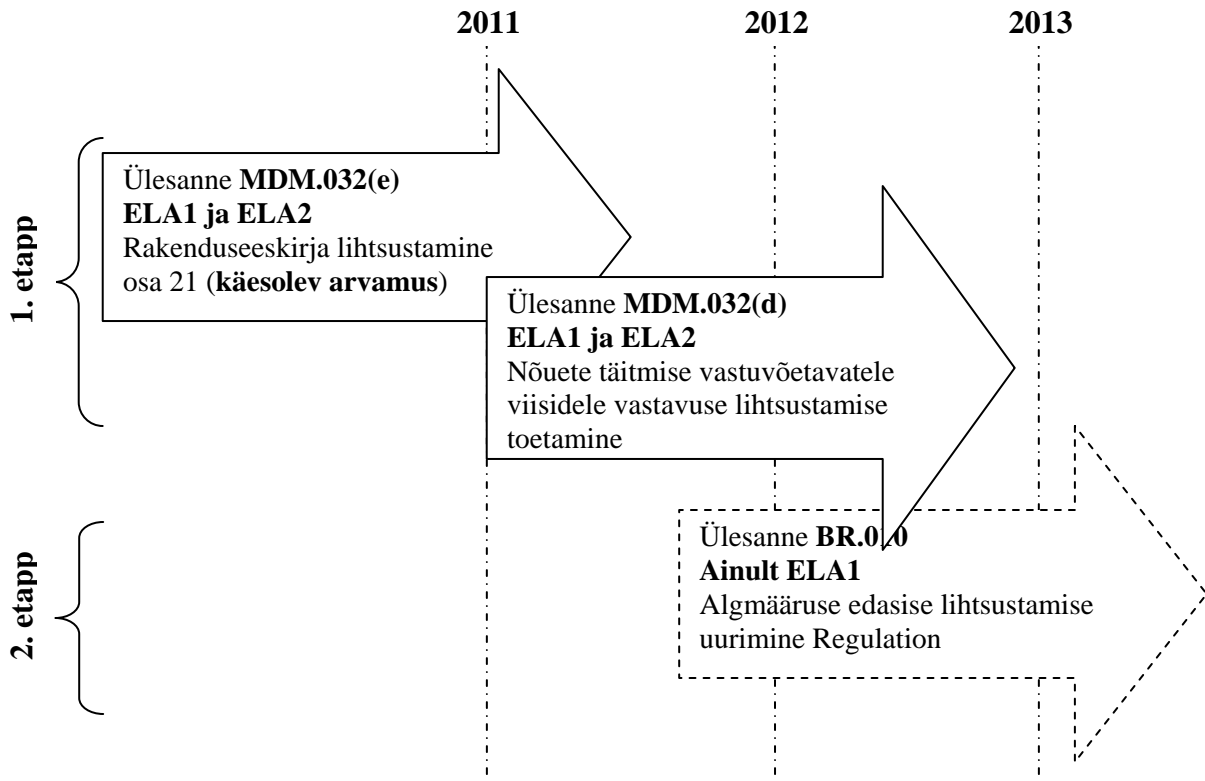
<sup>1</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 1702/2003, 24. september 2003, millega nähakse ette õhusõidukite ja nendega seotud toodete, osade ja seadmete lennukõlblikkuse ja keskkonnoaohutuse sertifitseerimise ning projekteeerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise rakenduseeskirjad (ELT L 243, 27.9.2003, lk 6). Määrust on viimati muudetud määrusega (EÜ) nr 1194/2009, 30. november 2009 (ELT L 321, 6.12.2009, lk 5).

<sup>2</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 2042/2003, 20. november 2003, õhusõidukite ja lennundustoodete ning nende osade ja seadmete jätkuva lennukõlblikkuse ning sellega tegelevate organisatsioonide ja isikute sertifitseerimise kohta (ELT L 315, 28.11.2003, lk 1). Määrust on viimati muudetud komisjoni määrusega (EÜ) nr 962/2010, 27. oktoober 2010 (ELT L 281, 27.10.2010, lk 78).

<sup>3</sup> Haldusnõukogu otsus menetluse kohta, mida amet rakendab arvamuste, sertifitseerimistingimuste ja juhismaterjali väljaandmisel. EASA MB 08-2007, 11.06.2007 (eeskirjade koostamise menetlus).

<sup>4</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 216/2008, 20. veebruar 2008, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühiseeskirju ja millega luuakse Euroopa Lennundusohutusamet ning tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 91/670/EMÜ, määrus (EÜ) nr 1592/2002 ning direktiiv 2004/36/EÜ, (ELT L 79, 19.3.2008, lk 1). Määrust on viimati muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1108/2009, 21. oktoober 2009 (ELT L 309, 24.11.2009, lk 51).

- mitte muuta komisjoni määruse (EÜ) nr 1702/2003 II lisa (edaspidi „osa 21“) kohaldamisala seoses õhusõidukitega (eelkõige ülikergete õhusõidukitega) ning mitte lisada neid õhusõidukeid kõnealuse määruse kohaldamisalasse;
  - luua lihtsam, Euroopa kergete õhusõidukite (ELA) uuel protsessil põhinev reguleeriv kord ning võtta kasutusele jooksvate muudatus- ja remonditööde kontseptsioon;
  - jagada ELA lihtsam reguleeriv kord kaheks protsessiks:
    - o ELA1 nende lennukite, purilennukite ja mootorpurilennukite korral, mis ei ole liigitatud keerukaks mootoriga õhusõidukiks ja mille suurim stardimass on **1200 kg**;
    - o ELA2 nende lennukite, purilennukite ja mootorpurilennukite korral, mis ei ole liigitatud keerukaks mootoriga õhusõidukiks ja mille suurim stardimass on **2000 kg**.
7. Uus protsess, mida muudatusettepaneku teates 2008-07 ELA jaoks soovitati, oli õhusõidukite ning nendega seotud toodete, osade ja seadmete reguleerimiseks oluliselt lihtsam. Kavatseti jätkata tüübisertifikaatide väljastamist õhusõidukitüüpidele ja lennukõlblikkussertifikaatide väljastamist üksikõhusõidukitele. Siit nähtub, et uus protsess oleks järginud osa 21 kehtivaid põhimõtteid.
  8. Märkuste esitamise lõpptähtajaks, 18. juuliks 2008 oli ametile laekunud 843 märkust liikmesriikide 79 lennundusametilt, kutseorganisatsioonilt ja eraettevõttelt.
  9. Paljud märkuste esitajad avaldasid arvamust, et muudatusettepaneku teatega ei saavutatud soovitud, st USAga võrreldavat sertifitseerimisprotsessi (kergete sportlennukite eeskiri, LSA-eeskiri), milles ei nähta ette organisatsioonide sertifikaate ega föderaalset lennundusameti (FAA) märkimisväärset sekkumist. Need märkused pärinesid enamjaolt aga ELA1 protsessi kohaldamisalas olevatelt sidusrühmadelt.
  10. Seetõttu soovitas amet muudatusettepaneku teate 2008-07 märkuste vastusdokumendis teha ettepanekutes oluline strateegiline muudatus. Soovitati alustada paralleelse eeskirjade koostamise ülesande 2. etapiga, samas kui ülesandes BR.010 uuritakse õhusõidukikategooriat ELA1 (FAA LSA-eeskirjale lähedasem) reguleeriva korra edasist lihtsustamist. Samal ajal töötati edasi muudatusettepaneku 2008-07 ettepanekutega nii ELA1 kui ka ELA2 kohta, et võtta võimalikult kiiresti kasutusele osa 21 kohaldamisalas oleva sertifitseerimisprotsessi lihtsustatud variant.



11. Amet otsustas muudatusettepaneku teate 2008-07 märkuste vastusdokumendi avaldada kahes jaos, et sellisest kaheetapilisest lähenemisviisist selgemalt teavitada ning teha põhjalik kokkuvõtte aruteludest, järeldustest ja osa 21 muudatuste ettepaneku uuest tekstist, mis peaks lihtsustama kehtivat sertifitseerimisprotsessi. Kuigi kahes osas avaldamine leidis vastuseisu, mida on käsitletud ka käesoleva arvamuse lisas, muutis see siiski kõnealuse strateegia konsultatsioonid tõhusamaks ning võimaldas samal ajal kiirendada käesolevas arvamus soovitatud muudatuste tegemist osasse 21.
12. Muudatusettepaneku teate 2008-07 märkuste vastusdokumendi II osa avaldati eraldi 25. novembril 2010 ja see sisaldas kõiki märkusi (kokku 843), vastuseid ning nende alusel koostatud ELA1 kohaldamisalas olevate kuni 600 kg stardimassiga lennukite uusi soovitatud sertifitseerimistingimusi (CS-LSA). Uued tingimused plaanitakse avaldada 2011. aasta alguses ning neis kasutatakse samu sektori standardeid mis FAA LSA-eeskirjades.
13. Ameti soovitatud 2. etapi (ülesanne BR.010) ettevalmistamise käigus korraldati mitmes liikmesriigis uuring olemasolevate ülikerglennukite riiklike reguleerimissüsteemide ja ohutusandmete kohta. Sooviti teada, kas ELA1 lennukitele sarnaste õhusõiduki kategooriate reguleerimissüsteemidest on midagi õppida. Uuringu tulemusi kasutatakse ülesande BR.010 valikuvõimaluste analüüsis.
14. Suunal, mille amet on valinud käesolevas arvamus väljendatud muudatuste tegemiseks osasse 21, on järgmised tugevad ja nõrgad küljed:
  - kõigi ELA1 ja ELA2 kategooria õhusõidukite sertifitseerimisprotsessi lihtsustatakse, säilitades tüübisertifikaadi või piiratud tüübisertifikaadi;
  - eeskirjade koostamise ülesandest tulenevad muudatused tehakse kättesaadavaks võimalikult kiiresti;

- jooksvate muudatus- ja remonditööde kontseptsioon hakkab kehtima
    - a. ELA1 ja ELA2 õhusõidukite kohta;
    - b. lennukite kohta, mille suurim stardimass on kuni 5700 kg; ja
    - c. tiivikõhusõidukite kohta, mille suurim stardimass on kuni 3175 kg;
  - ettepanek ei ole ELA1 jaoks parim lahendus ning uue ettepaneku väljatöötamiseks on vaja lisaagea;
  - Euroopa Komisjoni vastuvõetud tasude ja lõivude määrus jääb kehtima ka edaspidi, kuigi sidusrühmad peavad seda uute õhusõidukite sertifitseerimise või olemasolevate õhusõidukite muudatus- ja remonditööde sertifitseerimise peamiseks takistuseks. Tehti ettepanek võtta USA eeskujul kasutusele lennukipiletitelt võetaval väikesel tasul põhinev rahastamissüsteem. See tagaks EASA süsteemi rahastamise, ilma et lennukipiletite hind märgatavalt tõuseks.
15. Märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa kohta saadetud märkused on käesoleva arvamuse lisas ning praktilistel põhjustel on lisatud mõnede märkuste tõlge või põhjalik kokkuvõte. Tagasisidet andis seitse liitu üldlennunduse ELA1 sektorist, kuus Euroopa ametiasutust, FAA ning kaks eraisikut.
16. Eelkõige avaldasid praeguse ettepaneku üle pettumust ELA1 kategoorias aktiivselt tegutsevad sidusrühmad. Nende arvates ei paku muudatus nende kogukonnale vajalikku kergendust ning pealegi on muudatuse väljatöötamine võtnud liiga kaua aega. Amet tunnistas juba märkuste vastusdokumendis, et ilmselgelt ei ole osa 21 muudatusettepanekud lõplik lahendus. Seetõttu tehakse ettepanek alгатada järeltegevus, et uurida võimalusi, mille korral oleks vaja teha muudatusi algmääruses. Seda aga kaalutakse käesolevas arvamus esitatud ettepanekust eraldi.
17. Märkuste vastusdokumendi I osa kohta laekunud märkustest nähtub, et osa 21 uues alajaos L tehtud ettepanek projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimise kohta ei paku eeliseid, mida sektor ootab. Soovitatud alajagu L peetakse liiga keeruliseks. Pikemas perspektiivis võib see viia vastuoludeni osa 21 praeguste projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide sertifitseerimist käsitlevate alajagudega. Samuti arvatakse, et see lisab bürokraatiat. Amet vaatas märkused läbi ja järeldas, et uus alajagu L, mida kohaldataks vaid ELA1 ja ELA2 kriteeriumidele vastavatele õhusõidukitele, muudab osa 21 liiga keeruliseks, samas kui organisatsioonid saavad sellest kasu vähe või hoopiski mitte. Samuti on ilmne, et projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimine sõltub algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii kohaldamisest liikmesriigis. Ühise sertifikaadi saab välja anda üksnes juhul, kui amet on liikmesriigi palvel võtnud kõnealuse liikmesriigi teatud tootjaorganisatsiooni sertifitseerimise kohustuse. Algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii olemasolul on projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimine kehtivate rakenduseeskirjade raames tegelikult juba võimalik. Kui liikmesriik on nõustunud seda sätet kasutama, liidab amet projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni järelevalve ja väljastab lõpuks liitsertifikaadi. Seetõttu on ettepanek alajao L kohta tagasi võetud.

### III. Ameti arvamuse sisu

18. Käesolevas arvamus võetakse võimalikult palju arvesse konsultatsioonis osalenud ja muudatusettepaneku teate 2008-07 märkuste vastusdokumendi I osa kohta märkusi esitanud sidusrühmade ja ametite soovitusi. Muudatused, mis esitati määruse (EÜ) nr

1702/2003 ja I lisa (osa 21) muutmissettepanekute kohta, on allpool välja toodud asjaomaste lõigete kaupa. Redaktsioonilisi parandusi ei ole konkreetselt mainitud.

19. **1702/2003**

Artiklisse 1 on lisatud ELA1 ja ELA2 määratlus, et parandada osa 21 nõuete loetavust.

20. **Osa 21**

**21A.14 Pädevuse näitamine**

Märkuste vastusdokumendi 2009-07 I osa põhjal koostatud osa 21 tekstis muudeti punkti 21A.14(c) ebakorrektselt, sarnaselt punktiga 21A.14(b), mis käsitleb mootoreid ja propellereid. See lõige peaks lubama üksnes selles lõikes viidatud õhusõidukile paigaldatud mootorite ja propelleri sertifitseerimise programmi. Punkte 21A.14(b) ja (c) parandatakse ning lihtsustatakse artikli 1 ELA1 ja ELA2 määratluste abil.

**21A.35 Katselennud**

ELA1 ja ELA2 õhusõidukid lisatakse punkti b, mis on kooskõlas märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa põhjal koostatud tekstiga.

**21A.90A Reguleerimisala**

See punkt nummerdatakse uuesti ning selle alajao reguleerimisalasse lisatakse jooksvad muudatustööd.

**21A.90B Jooksvad muudatused**

Nõue koostatakse ja nummerdatakse uuesti (vt punkt 21A.98 märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osas), et selgelt eraldada muudatustööde sertifitseerimisprotsess jooksvatest muudatustöödest, mis ei vaja sellist sertifitseerimisprotsessi. Samuti lihtsustatakse teksti artiklisse 1 lisatud ELA1 ja ELA2 määratluste abil.

**21A.112B Pädevuse näitamine**

Lisatakse viide uuele punktile 21A.14(c) kooskõlas märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa põhjal koostatud tekstiga.

**21A.116 Ülekandmine**

Nõuet muudeti seoses ELA1 õhusõidukitega, kooskõlas märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa põhjal koostatud tekstiga.

**21A.307 Osade ja seadmete paigaldamise jaoks käibelelaskmine**

Märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa põhjal koostatud tekst sisaldas eksikombel punkti c, mis oli juba hõlmatud punktiga b. Seepärast see punkt eemaldati.

Nõue koostatakse uuesti, kasutades artiklis 1 kasutatud ELA1 ja ELA2 määratlusi. Samuti lisatakse konkreetne omaniku vastutusel toodetud osade tuvastamise nõue.

**ALAJAGU L – Punktides 21A.14(b) ja (c) määratletud õhusõidukite projekteerimise ja tootmise eest vastutavate organisatsioonide liitsertifitseerimine**

Selle uue alajao ettepanek on tagasi võetud.

**21A.431A Reguleerimisala**

Seda punkti märkuste vastusdokumendis 2008-07 ei muudetud, kuid nüüd nummerdati uuesti ja selle jao reguleerimisalasse lisati jooksvad remonditööd.

**21A.431B Jooksvad remonditööd**

Nõue koostatakse ja nummerdatakse uuesti (vt punkt 21A.436 märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osas), et selgelt eraldada remonditööde sertifitseerimisprotsess jooksvatest

remonditöödest, mis ei vaja sellist sertifitseerimisprotsessi. Samuti lihtsustatakse teksti artiklisse 1 lisatud ELA1 ja ELA2 määratluste abil.

#### **21A.432B Pädevuse näitamine**

Nõuet muudeti nii, et see hõlmaks ELA1 õhusõidukite puhul võimalust kasutada pädevuse näitamisel sertifitseerimisprogrammi kooskõlas märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa põhjal koostatud tekstiga.

#### **21A.439 Varuosade tootmine**

Esiialgu nõuet muudeti, et see hõlmaks uut alajagu L. Alajagu võeti tagasi ning seetõttu ei tehta kõnealusesse punkti muudatusi.

#### **21A.441 Remonditööde tegemine**

Esiialgu nõuet muudeti, et see hõlmaks uut alajagu L. Alajagu võeti tagasi. Sõnastus „sertifitseeritud hooldusorganisatsioon“ asendati viitega osale M ja osale 145 eesmärgiga eemaldada soovimatud piirangud osalt M ja osalt 145.

#### **ALAJAGU P ja ALAJAGU Q**

Nende alajagude punktide kohta tehtud muudatusettepanekud võeti tagasi seoses alajao L tagasivõtmisega.

#### **B-JAGU**

Nende alajagude punktide kohta tehtud muudatusettepanekud võeti tagasi seoses alajao L tagasivõtmisega.

21. Lisaks määrusesse (EÜ) 1056/2008 lisatud punkti M.A.501(a) muutmisele tehakse ettepanek muuta komisjoni määrust (EÜ) **2042/2003**, et viia see kooskõlla määrusega 1702/2003. Nendes muudatustes võetakse arvesse ELA1 uut määratlust, punkti 21A.307(b) osade uut kategooriat ning jooksvate muudatus- ja remonditööde lisamist.

Artikli 2 punkti k muudetakse, et viia ELA1 määratlus kooskõlla uue määratlusega, mida käesolevas arvamus soovitatakse lisada määrusesse 1702/2003. Need muudatused võimaldavad täielikult kasutada osas 21 nüüd pakutavaid võimalusi.

#### **22. Osa M**

##### **M.A.302 Õhusõiduki hooldusprogramm**

Punkti d muudetakse, et hooldusprogrammis võetaks arvesse jooksvate muudatus- ja remonditööde sertifitseerimistingimustesse lisatud jätkuva lennukõlblikkuse juhendeid.

##### **M.A.304 Muudatus- ja remonditööde dokumendid**

Seda lõiku muudetakse nii, et see hõlmaks ameti väljastatavaid jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde sertifitseerimistingimusi.

##### **M.A.502 Komponentide hooldamine**

Punkti muudeti, et kehtestada punktis 21A.307(b) viidatud komponentide hooldustingimused ning selgitada, et nende komponentide puhul ei väljastata pärast hooldust EASA vormi 1.

##### **M.A.613 Komponenti hooldustööd**

Punkti muudeti selgitamaks, et 21A.307(b) viidatud komponentidele ei väljastata pärast hooldust EASA vormi 1.

##### **M.A.614 Hooldustööde dokumenteerimine**

Punkti b muudeti, et viia see kooskõlla väljaspool osa 21 sertifitseerimisprotsessi tehtavate jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde andmetega.

##### **M.A.710 Lennukõlblikkuse kontroll**



Punkti a 6 sõnastust muudeti, et tagada kooskõla jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde kontseptsiooniga.

**M.A.802 Komponenti hooldustöönd**

Punkti muudeti selgitamaks, et punktis 21A.307(b) viidatud komponentidele ei väljastata pärast hooldust EASA vormi 1.

**M.A.902 Lennukõlblikkuse kontrolli sertifikaadi kehtivus**

Punkti b 5 sõnastust muudeti, et tagada kooskõla jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde kontseptsiooniga.

23. Osa 145

**145.A.42 Komponentide vastuvõtmine**

Punkti a muudeti, et hõlmata punktis 21A.307(c) viidatud komponente ja tingimusi, millele vastavalt võib neid komponente paigaldada.

**145.A.50 Hooldustööndite väljastamine**

Punkti muudeti selgitamaks, et punktis 21A.307(b) viidatud komponentidele ei väljastata pärast hooldust EASA vormi 1.

**145.A.55 Hooldustööde dokumendid**

Punkti b muudeti, et viia see kooskõlla jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde kontseptsiooniga.

**145.A.65 Ohutuse- ja kvaliteedipoliitika, hooldustööde tegemise kord ning kvaliteedi tagamise kord**

Punkti b sõnastust muudeti, et tagada kooskõla jooksvate muudatustööde ja jooksvate remonditööde kontseptsiooniga.

Köln, 18. märts 2011

P. GOUDOU  
Tegevdirektor

## **LISA: märkuste vastusdokumendi 2008-07 kohta esitatud märkused**

1) Üks eraisik esitas järgmised märkused:

- On kahetsusväärne, et algne „parema reguleerimise kontseptsioon“ on andnud tulemuseks üksnes kehtivate osa 21 eeskirjade kohendamise. Nendel ettepanekutel on oma head küljed, aga need ei päästa üldlennundust. On väidetud, et vähem bürokraatlik riiklik süsteem nagu „deutsche Luftrecht“ või II lisa laiendamine suurima stardimassini 2000 kg oleks pakkunud üldlennundusele paremat reguleerimist.

*Vastus:* Amet tunnistas märkuste vastusdokumendis, et ilmselgelt ei ole osa 21 kohta soovitatud muudatused lõplik lahendus. Seega algatatakse järeltegevus ja selle käigus vaadatakse läbi võimalused, mille puhul oleks algmääruses vaja muudatusi teha. Need muudatused võivad viia märkuses viidatud suunas. Algmääruse tasemel muudatused võtavad tõenäoliselt veidi aega.

- Praegust projekteerimise, tootmise, litsentside, hoolduse ja käitamise eraldi eeskirjade kontseptsiooni ei peeta üldlennunduse puhul asjakohaseks. See muudab eeskirjad üldlennundusega tegelevatele inimestele ja organisatsioonidele arusaamatuks ja liiga mahukaks. Miks ei ole võimalik koostada üldlennundusele spetsiaalseid eeskirju, kui teisest küljest on võimalik võtta teatud kaalukategooriate puhul kasutusele uued tehnilised standardid?

*Vastus:* Kehtiva algmääruse sees tehtava muudatusettepaneku tulemuseks on, et põhimõtteid ei saa muuta. Seetõttu jäävad projekteerimise ja tootmise kohta kehtima eraldi eeskirjad.

- Üldlennunduse organisatsioonidele kehtivad senini liiga suured **tasud ja lõivud**. On tehtud ettepanek võtta kasutusele lennukipiletitelt võetaval väikesel tasul põhinev rahastamissüsteem, mida kasutatakse ka USAs. Sellise süsteemiga tagatakse EASA süsteemi rahastamine, ilma et lennukipiletite hind märgatavalt tõuseks.

*Vastus:* Amet edastab soovitusel komisjonile arutamiseks.

- **Projekteerimispädevuse näitamine.** Sertifitseerimisprogrammi kasutuselevõtmist peetakse edusammuks, eeldusel et see on minimaalne. Ka projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivne menetlus (AP-DOA) oli algselt suhteliselt vähebürokraatlik süsteem, aga mõnikord rakendatakse seda nii, et see muutub väikeste projektide puhul asjakohatuks. Samuti on soovitatud projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise asemel luua eraisiku projektikinnitus.

*Vastus:* Amet tunnustab probleemi, et projekteerimisorganisatsiooni nõuete praegune rakendamine võib üldlennunduse organisatsioonile olla liiga keeruline. Seetõttu teeb amet märkuste vastusdokumendis 2008-07 ettepaneku töötada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kohta välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid (AMC) nõuetele vastamise lihtsamaks töendamiseks. Sellisel juhul oleksid sertifitseeritud projekteerimisorganisatsioonil kõik õigused. Eraisiku projektikinnitusel soovitusel ei ole selles etapis arutatud, sest EASA tegeleb organisatsioonide sertifitseerimisega.

- **Osad, mis ei vaja EASA vormi 1.** Seda peetakse heaks arenguks.

Küsimus: Miks nõutakse sertifitseeritud osade paigaldamise heakskiitmist, kui see hõlmab ka paigaldamisjuhiseid? Paigaldamise heakskiitmise protsess ja kulud takistavad selliste moodsate seadmete kasutuselevõttu nagu FLARM, mis võivad parandada ohutust. Kui palju õnnetusi juhtub tänapäeval tehnilistel põhjustel?

*Vastus:* Amet tänab märkuse esitajat ettepaneku toetamise eest. Toetatakse ideed, et jooksvate muudatuste käigus paigaldamine tuleks üldlennunduse puhul teha lihtsamaks. Seetõttu on see ka

lisatud käesolevasse ettepanekusse (vt järgmine lõik). Amet nõustub, et enamik õnnetusi on üldlennunduses seotud käitamisest tulenevate põhjustega.

- **Jooksvad muudatus- ja remonditööd.** Põhimõtteliselt seda arengut toetatakse, kuid selle meetod tundub olevat bürokraatlik lahendus. FAA nõustav ringkiri AC 43-13 on pragmaatiline dokument ja vajadust uute sertifitseerimistingimuste järele ei toetata.

*Vastus:* Amet teeb ettepaneku võtta kasutusele uued sertifitseerimistingimused, mis hõlmavad ka jooksvaid muudatus- ja remonditööd ning mille sisus kasutatakse FAA AC 43-13 andmeid. Õiguslik staatus pole küll sama kui FAA nõustaval ringkirjal, sest sertifitseerimistingimused sisaldavad üksikasjalikke remonditööd ja muudatusi, mille puhul sertifitseerimisprotsess pole vajalik. Sertifitseerimistingimuste väljatöötamise ja väljastamise protsess võib tunduda bürokraatlik, aga see võimaldab ametil avaldada ameti pädevuse piires heakskiidetud projekte, mida saab kasutusele võtta, ilma et oleks vaja kinnitada iga üksikut remonditööd või muudatust.

2) Briti Purilennuühing ja Euroopa Purilennuliit esitasid ühesugused märkused:

**Jooksvad muudatus- ja remonditööd.** Osas 21, isegi kui seda kergete sportlennukite kohta muudetakse, võetakse lihtsustatud õiguslik seisukoht, et väikese õhusõiduki MIS TAHES muudatus mõjutab tüübisertifitseerimise alust, millele tugineb õhusõiduki lennukõlblikkus. Täielikku protsessi, sealhulgas projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimist, kohaldatakse sportvarustuse paigaldamisel, aga see on kulukas ja asjakohatu, arvestades täiesti minimaalseid ohutuse mõjusid. Muudatusettepaneku teates pakutud meede – jooksvate remondi- ja muudatustööde sertifitseerimistingimused – on väga tervitatav, kuid seda võiks kaaluda koos muude meetmetega, näiteks

- o luua kategoorias ELA uus määratlus, mis võimaldab omanikul, hooldustööde teostajal, kohalikul ühendusel või riiklikul lennundusasutusel teha oma äranägemisel kindlaksmääratud piiratud klassi kuuluvaid muudatusi;
- o suuremad vabadused osa 21 raames – peamiselt nõuete täitmise vastuvõetavate viiside juhiste abil;
- o pakkuda täiendavaid, asjakohasemaid juhiseid riiklikele lennundusasutustele osa 21 haldusnõukogu eeskirjade abil;
- o minimaalne võimalus uues projekteerimisorganisatsioonide akrediteerimises, et teha need muudatused ökonoomselt ja proportsionaalselt;
- o tunnistada, et see tegevus on tegelikult asjakohasem osa M jätkuva lennukõlblikkuse puhul ning et nendel juhtudel võiks asjakohase osa M organisatsiooni õigusi pidada vastuvõetavateks;
- o lisada olemasolevad juhendmaterjalid tervikuna uutesse jooksvate remondi- ja muudatustööde sertifitseerimistingimustesse.

Peamine probleem jääb seoses väikseimate muudatustega, mis ilmnevad modifitseerimistegevuse käigus. Praegu on väike modifitseerimine nõutav isegi juhul, kui seade paigutatakse selle paneelis ümber. Selle taseme määratlust, mille puhul „läbivaadatud paigaldust“ käsitletakse põhjendatult „väikese modifikatsioonina“, tuleb veel arutada.

*Vastus:* Amet tunnistab, et osa 21 kohta soovitatud muudatusel ning jooksvate muudatus- ja remonditööde uute sertifitseerimistingimuste kasutuselevõtmisel on oma piirangud, kuna need on hõlmatud kõigi muudatuste sertifitseerimise põhimõttega. See on nii aga kehtiva algmääruse tõttu. On tehtud ettepanek vaadelda märkuse esitaja soovitatud võimalusi ülesande BR.010 käigus käsitletava üldlennunduse parema reguleerimise 2. etapis. Teisest küljest on osa 21 kohta tehtud muudatusettepanek ning jooksvate muudatus- ja remonditööde kontseptsiooni

*kasutuselevõtmine selline vahend, mis heakskiitu nõudvate muudatuste puhul arvatavasti toetab muudatuste ühist ja standarditud tegemist vähem koormava protsessi käigus.*

**Pädevuse tõendamine sertifitseerimise puhul (projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimine, tootjaorganisatsiooni sertifitseerimine ning projekteerimis-/tootjaorganisatsiooni sertifitseerimine)** Projekteerimise, esmase lennukõlblikkuse, jätkuva lennukõlblikkuse ning remondi ja hoolduse kategooriate erinevad reguleerivad korrad on viinud suure hulga sertifikaatideni, mis on küll asjakohane suurte õhusõidukite ja ettevõtete puhul, aga on täiesti asjakohatu ühenduste, väike- ja keskmise suurusega ettevõtete ning sport-/üldlennunduse „kodutööstuste“ puhul. Käesolevas muudatusettepaneku teates soovitatakse järgmisi meetmeid, millega ei vastata kõige põhilisemale lihtsustatud vajadusele ja millega selle asemel püütakse täita mitut tegevuskava.

**Kohandatud sertifitseerimisprogramm** – See näib projekteerijatel võimaldavat esmajoones projekteerida ning loodetavasti saada tagasiulatuvalt sertifikaat, kui on saavutatud piisavalt edu ja kindlust. Tundub, et selline paindlikkus ainult muudab sertifitseerimistaotluste esitamise järjekorda, ilma et mõjutaks üldist töökoormust. On kahetsusväärne, et tüübisertifikaadi muudatuste puhul pole säilitatud „alternatiivset kontseptsiooni“.

Pädevuse tõendamine tootmise puhul. Märkuste vastusdokumendis pakutakse üldsõnaliselt välja protsessi „lihtsustamist“, ilma et lihtsustataks midagi konkreetset.

*Vastus:* Tootjaorganisatsiooni sertifitseerimise eeskirja ei ole lihtsustatud, aga amet töötab välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid vastavuse lihtsamaks tõendamiseks ELA1 ja ELA2 puhul.

**Projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimine** See on kõigist pädevuse tõendamise meetmetest kõige paljutootavam. See väärtus võib aga EASA ja koostöötörksa riikliku lennundusametuse vahel kergesti kaotsi minna. Kuidas sobitatakse „lihtsustatud“ protsessis riikliku lennundusametuse ja EASA rollid?

On märgitud, et paljud Euroopa purilennukiettevõtted, keda varem on akrediteeritud täielike riiklike sertifikaatidega, ei ole enam suutnud saada osa 21 sertifikaate, tõenäoliselt osa 21 süsteemi keerukuse ja kulukuse tõttu. Kas võiks eeldada, et üks või mitu eespool toodud valikutest võimaldaks neil saada sertifikaadi kiirendatud korras? Leiame, et spordiühingu seisukohast on tõenäolisim võimalus projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimine.

*Vastus:* Sertifitseerimisprogrammi idee on võimaldada ELA1 tüübisertifitseerimist, ilma vajaduseta projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise või selle alternatiivsete menetluste järele. Tunnistatakse, et see lihtsustab kõigepealt üksnes algset tüübisertifitseerimist ega anna neid projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi õigusi, mis vähendaksid tüübisertifikaadi jätkuva toetamise koormust. Seetõttu töötatakse projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi saamiseks välja lihtsustatud nõuete täitmise vastuvõetavad viisid.

*Märkus:* Amet järeldas käesoleva arvamusel märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

**Vormi 1 mittevajavad osad.** Märkuste vastusdokumendis tehtud ettepanek vähendada kohaldamisala osade korral, milleks EASA vormi 1 ei nõuta, ei ole piisavalt põhjendatud. Väidetav vajadus välja töötada määrus, millel oleks ühisosa kommertslenkundusega, ei ole loogiline ega mõistlik.

Asjakohaste plaaneri varuosade ja lokaalsete tugikonstruktsioonide valmistamist nõuetekohaselt hangitud materjalist reguleerivad enam kui piisavalt õhusõiduki osa M kohased kvalifitseeritud hooldustöötajad ja tüübikinnituse eest vastutavad ametnikud. Osas M on juba kehtestatud asjakohane dokumenteerimiskohustus töölehtede ja hoolduspäevikute abil seoses professionaalseks kasutuseks mõeldud seadmete päritoluga ja plaaneri väiksemate osade valmistamisega vastavalt tootjate soovitudele ning see on kõnealuse sektori ohutusvajadustele täiesti piisav või harvadel juhtudel tõepoolest ka õhusõiduki naasmisel kommertskaitemise.

Sport-/üldlennunduse jaoks proportsionaalse eeskirja koostamine sõltub täielikult selle juhismaterjali üksikasjalikust rakendamisest ning nende vabaduste kohaldatavuse ulatusest.

*Vastus:* EASA vormi 1 mittevajavaid osi puudutav ettepanek hõlmab mitte ainult hoolduseks toodetud osi. Ettepanekus käsitletakse kõiki osi, välja arvatud piiratud tööeaga osad ja seadmed, põhikonstruktsiooni osad ja lennujuhtimiseadmete osad. Need piirangud seati ohutusriskide ohjamiseks ning seega ka selleks, et võimaldada neid kasutada ärilise kaitemise puhul.

**Kvalifitseeritud üksused.** Väikese ja keskmise suurusega ettevõtetele ja spordiühingutele antav võimalus täita kvalifitseeritud üksuste rolli on oluline edasiminekuks, tänu millele võib väheneda halduskoormus ja mis on iseenesest tervitatav. Kardetakse, et regulatiivse poole keerukus ja haldusnõukogu võimalik ükskõiksus võivad varjutada kvalifitseeritud üksuse hüved, kusjuures kvalifitseeritud üksus on sport-/üldlennundusele üldiselt ja eeskätt taotlejatele väga kasulik. Kvalifitseeritud üksusel tuleks võimaldada kasutada valitud rollide suurimaid vabadusi ning nõuda suhtlemist vaid ühe ametiasutusega. Kvalifitseeritud üksuse majanduslik tasuvus vajab veel hoolikat arutamist.

*Vastus:* Me tunnustame, et amet on kvalifitseeritud üksuse protsessiga seoses ebakindel, ning seetõttu teeme ettepaneku lihtsustada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kehtiva reguleeriva raamistiku nõuete täitmise vastuvõetavaid viise.

Viisid, kuidas pädevad asutused saavad kvalifitseeritud üksust kasutada, määratletakse ameti nõuetes AR GEN.205 (vt muudatusettepaneku teate 2008-22(b) ja 2009-02(d) märkuste vastusdokumendi, avaldatud 4. oktoobril 2010). Kui osa 21 kohaldatavad eeskirjad võetakse üle osasse AR, hakatakse seda kohaldama ka tootjaorganisatsioonide sertifitseerimisele. Selle kohta avaldatakse arvamus eeldatavalt 2013. aastal. (Vt eeskirjade koostamise ülesanne MDM.060)

3) Madalmaade Tsiivilennundusamet:

(Lk 6, punkt 1) On kaheldud, kas ettepanek piirata õhusõidukeid neid piiranguid puudutavate kaitemiseeskirjadega, mis on kantud tüübisertifikaadi andmelehele, on teostatav, ilma et tuleks muuta suurt hulka enne EASA loomist sertifitseeritud õhusõidukite tüübisertifikaatide andmelehti. Paljude tüübisertifikaadi andmelehtede lennukõlblikkuse tingimustest ei nähtu konkreetseid kohaldatavuse piiranguid.

*Vastus:* Arvatavasti on siin tegemist märkuste vastusdokumendi eesmärgi väärarvamusega. Kuna mootori ja propelleri tüübisertifikaadi küsimus oli eelduste kohaselt liiga piirav, tegi rühm ettepaneku, et pääsetee võiks olla piiratud tüübisertifikaat. Sel ajal väljendati ka muret, et piiratud tüübisertifikaat võib piirata kaitemise mitteärilise lennutegevusega. Kaitemiseeskirjade projektis nähakse ette, et õhusõiduki puhul nõutakse lennukõlblikkussertifikaati või piiratud lennukõlblikkussertifikaati, ning sellega ei seata kaitemisele ühtegi üldist piirangut, välja arvatud selle andmelehel esitatud piirangud. Seega ei too piiratud tüübisertifikaadi kasutamine kaasa tagajärgi. Tüübisertifikaadi andmelehtede tagasiulatuvat muutmist ei ole ette nähtud.

CS-VLA. Tingimusi CS-VLA soovitatakse kooskõlas tingimustega CS-22 muuta 900 kg-ni.

*Vastus:* Seda märkust arutatakse spetsiaalse ülesande VLA.008 käigus.

(Lk 11) Ei toetata ideed, et asjaarmastajate valmistatud varuosade vähendatud ja lihtsustatud sertifitseerimisprotsessi aktsepteeritakse ärilises lennutranspordis kasutatava õhusõiduki puhul.

*Vastus:* Amet arvab siiski, et vajalik ohutustase säilib, kuna need ei ole põhikonstruktsiooni, lennujuhtimisseadmete ega piiratud tööeaga osad.

(Lk 14 alguses) Jääb selgusetuks, kuidas saab EASA toimida projekteerimisriigi esindajana USAs projekteeritud õhusõiduki puhul, kui ICAO silmis pole tüübisertifikaate ja projekteerimiskohustusi ametlikult üle kantud.

*Vastus:* Amet peab põhjalikumalt uurima projekteerimisriigi küsimust, kuna US-LSA kohaldamisala ulatub 600/650 kg-ni ning seega ei ole need piiratud tüübisertifikaadid ICAO omad, kuna 8. lisa 5. osa alampiir on 750 kg ja ICAO 8. lisa käsitleb vaid tüübisertifikaate.

Madalmaade Tsiivilennundusametil on osa 21 tulemuseks saadud teksti kohta järgmised märkused.

**21A.98 Jooksvad muudatustööd** Nagu punkt a on nüüd sõnastatud, ei saa suurima stardimassiga > 2000 kg purilennukite ja mootorpurilennukite puhul jooksvaid muudatusi kasutada, samas kui CS-23 õhusõidukite puhul saab neid kasutada kuni suurima stardimassini < 5700 kg. Tundub loogiline mitte anda seda võimalust kõigile alla 5,7 tonni olevatele purilennukitele ja mootorpurilennukitele.

Soovitatakse järgmist teksti:

Kohaldamine: Käesolevat lõiget kohaldatakse üksnes õhusõidukitele suurima stardimassiga alla 5700 kg, tiivikõhusõidukitele suurima stardimassiga alla 3175 kg, purilennukitele ja mootorpurilennukitele suurima stardimassiga alla 5700 kg ning õhupallidele ja õhulaevadele, mis on määratletud punktis 21A.14(b) või 21A.14(c).

*Vastus:* Amet ei näe ette sellistele purilennukitele ja mootorpurilennukitele kohaldatavaid jooksvaid muudatusi, mis jäävad praeguste purilennukite konstruktsioonidest kaugemale.

### **21A.307 Osade ja seadmete paigaldamise jaoks käibelelaskmine**

EASA vormi 1 mittevajavate osade ulatuse soovitatud muudatust ei ole punktide 21A.307(b) ja (c) tulemuseks saadud tekstis kajastatud.

*Vastus:* Nõus. Punkt c oli eksikombel alles jäetud ja see kustutatakse.

### **21A.353 Kõlblikkuskriteeriumid**

Punkti b 5 ja b 6 laused ei ole selged.

Soovitatakse järgmist teksti:

b) Projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni liitsertifitseerimisel peab taotlejal olema või peab ta olema esitanud taotluse:

5. määratletud tööde puhul on käesolevale alajaole vastav sertifikaat konkreetsele konstruktsioonile vastavuse tõendamise eesmärgil asjakohane. Kustutada punkt 6.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### **21A.359 Kvaliteedi tagamise süsteem**

a) Kvaliteedi tagamise süsteem peaks olema **dokumenteeritud** süsteem. Lisada sõna „dokumenteeritud” esimesse lausesse enne kvaliteedi tagamise süsteemi.

a 2. Kohustused, mis tuleb täita, peaksid olema kooskõlas käesoleva **osaga**, nagu ka kohustused, mis tuleb täita projekteerijal, 21A.3 jne. Asendada sõna „alajagu”.

b) Siia tuleks lisada tekst, mis puudutab nõuetele vastavuse deklaratsiooni väljastamist ametile, nagu sõnastatud punktis 21A.239(b). Kõnealust deklaratsiooni nõutakse punktis 21A.381(b) ja 21A.385(d).

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### 21A.361 Tootmise kvaliteedisüsteem

a) Kvaliteedisüsteem peaks olema dokumenteeritud süsteem. Lisada sõna „dokumenteeritud” esimesse lausesse enne kvaliteedisüsteemi.

b ix Selle võib kustutada, kuna projekti tüübikinnituse taotleja või omanik on sertifitseeritud organisatsioon.

b) viimane lause: Siin on piiratud tööeaga osadele üksnes viidatud, samas kui ka punktis 21A.307 käsitletakse eraldi põhikonstruktsiooni või lennujuhtimisseadmete osi, mis tavaliselt määratletakse kriitiliste osadena.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### 21A.363 Käsiraamat

Kõik punktid: Järjepidevuse ja selguse mõttes lisada õige viide punktile 21A.365, nagu on tehtud punktis 21A.143.

a 11. Organisatsiooni sisekontrolli ja **kvaliteedisüsteemi** ning seonduvate menetluste kirjeldus. Lisada sõna „kvaliteedi-”. Nagu dokumendi leheküljel 8 punktis 4 mainitud, ei säilitatud sertifitseerimise tootmise-osa puhul soovitatud lihtsustamist, samuti on punktis 21A.361 nõutav kvaliteedisüsteem.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### 21A.365 Sertifitseerimisnõuded

c 2. Asendada sõna „alajagu” sõnaga „osa”, kuna organisatsioon peaks vastama kõigile osa 21 nõuetele.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas

kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### **21A.367 Muudatused sertifitseeritud organisatsioonis**

a) Pärast organisatsiooni sertifikaadi väljastamist iga muudatus organisatsioonis, eeskätt muudatused kvaliteedi tagamise või sisekontrolli ja **kvaliteedisüsteemides** Lisada sõnad „ja kvaliteedi-“, põhjust vt punktist 21A.363(b)11.

Lisada punkti 21A.147(b) tekst, kuna pädev asutus või amet võib soovida seda võimalust organisatsiooni muudatuste puhul kasutada.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### **21A.381 Projekteerimisõigused**

Punktide c 4 ja 5 laused ei ole selged.

c 6 ei ole kooskõlas punktiga 21A.710(a). Teksti tuleks muuta kooskõlas punktidega 21A.263(c) 6 ja 7.

d) Selle osa võib kustutada, kuna seda reguleeritakse punktiga 21A.47.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### **21A.383 Tootmisõigused**

c) Viide punktile 21A.307 tuleks kustutada, nagu punktist 21A.163(c).

e) Siia tuleks lisada ka õigused väljastada lennuluba. Teksti tuleb parandada kooskõlas punktiga 21A.163(e). Sellest tulenevalt peab muutma ka punkti 21A.711 – lisada sinna viide kõnealusele punktile.

*Vastus:* Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

### **21A.385 Omaniku kohustused**

j 1. Palun muutke algust järgmiselt: „Punkti i kohane süsteem peaks hõlmama kõiki juhtusid, mille korral ..... Kui organisatsioon on nii projekteerimis- kui tootjaorganisatsioon, on see siseküsimus.

j 2. Alates lausest „Kui liit..... omanik“ ei saa see enam nii olla, kuna kõnealuse sertifikaadi võivad saada üksnes organisatsioonid, millel on projektisertifikaat või kes on seda taotlenud. Palume selle teksti kustutada.

Punkti k palume kustutada, pole võimalik.

n) viide punktile 21A.383(f) pole õige, punkti f pole olemas.

o) palume lisada praeguse punkti 21A.165(k) teksti. See on vajalik enne lennuloa väljastamist.



Vastus: Amet järeldas käesoleva arvamuse märkuste vastusdokumendile laekunud märkustest ja sisenõupidamise märkustest, et uus alajagu L, milles oleks käsitletud projekteerimis- ja tootjaorganisatsioonide liitsertifitseerimist, tuleks tagasi võtta. Järeldati, et see ei too kasu, samas kui ameti väljastatavaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaate on ka praegu võimalik saada, kui liikmesriigid kohaldaksid algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunkti ii.

#### **21A.436 Jooksvad remonditööd**

Vt märkust punktile 21A.98.

Vastus: Ei nõustu. Vt vastust punktile 21A.98.

#### **21A.711(b) ja (c)**

Lisada tuleks viide punktidele 21A.381 ja 21A.385.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

#### 4) Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat

Alustuseks, Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat on ELA projekti tugevalt toetanud. Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraat luges rõõmuga märkuste vastusdokumendi 2008-07 I osa ning toetab EASA ettepanekuid.

ELA on oodatud terves üldlennunduse kogukonnas. Kuna mõned ELA programmid on juba alanud, on võimalikult kiiresti vaja eeskirja, sertifitseerimismenetlust ja nõuete täitmise vastuvõetavaid viise, et tagada nende programmide ja standardimise teostatavus kogu Euroopas.

Vastus: Amet tänab Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraati toetuse eest. Prantsusmaa tsiviillennunduse peadirektoraadi esitatud vajalike meetmete loendit kasutatakse ülesannete MDM.032 ja BR.010 järeltegevuste korraldamisel.

Leheküljel 5/28 on kirjutatud, et tüübisertifikaadi omanik peab esitama ELA korra kohta taotluse. Me mõistame uute toodete kontseptsiooni. Sellegipoolest tuleks võimalus rakendada kasutatud toodete puhul ELA eeskirja jätta õhusõiduki omanikule.

Vastus: Tähelepanek on õige ja osa 21 kavandatavas sõnastuses ei piirata kohaldatavust üksnes uute õhusõidukitega või tüübisertifikaadi omanikega.

#### Mootori ja propelleri tehnilised tingimused

Neid on mainitud leheküljel 5/28, punktis a 2, aga need ise puuduvad. Standardimiseks peab EASA need avaldama.

Vastus: Nõus. Neid tehnilisi nõudeid tuleb täpsustada ja need avaldada 2. etapi ülesande käigus. Praegu on need vastavate lennukõlblikkustingimuste all olemas purilennukitele ja ülikerglennukitele. (CS-22 alajagu H ja J ning CS-VLA viide nendele alajagudele)

#### CS-VLA/CS-22 ühtlustamine

Lehekülgedel 6/28 ja 7/28, punktis b 2 (2. ja 4. punkt) on CS-VLA ja CS-22 kohta kirjas veidi erinevad maksimummassi piirangud. Need tuleks ühtlustada 900 kg-le.

Vastus: Seda märkust käsitletakse spetsiaalses eeskirjade koostamise ülesandes.

#### 5) Euroopa kergeete eksperimentaal- ja vanaõhusõidukite liit (EFLEVA)

EFLEVA leiab, et märkuste vastusdokumendi I osa on üksikasjalike märkusteta raske kommenteerida.

2. etappi, ülesannet BR.010, küll toetatakse, kuigi selleks on väga hilja.

Toetatakse ideed, et teatud ELA õhusõidukite puhul ei nõuta mootorite ja propellerite tüübisertifikaate.

EFLEVA nõustub ettepanekuga tõsta ELA1 ülempiir 1200 kg-ni ja toetab seda ettepanekut.

EFLEVA toetab uute sertifitseerimistingimuste kasutuselevõtmist ja olemasolevate läbivaatamist. Rõhutatakse aga, et sektor vajab nende sertifitseerimistingimuste väljastamist pigem varem kui hiljem.

EFLEVA väljendab heameelt ameti ettepaneku üle võimaldada osa 21 alajao J nõuetele lihtsustatud vastamist, kuna see vähendab ametipoolset nõutavat sekkumist muudatus- ja remonditööde sertifitseerimisel ning seega aitab vähendada ka kulukoormust.

EFLEVA nõustub projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni liitsertifitseerimise kontseptsiooniga, kui see vähendab väikeste projekteerimis-/tootmisettevõtete kulukoormust.

EFLEVA toetab kontseptsiooni, et kvalifitseeritud üksustele antakse teatud sertifitseerimisülesanded. EFLEVA on aga mures, et pakkumiskutsete teadaannete avaldamine EASA veebilehel ei ole piisav ja võimalike taotlejate teavitamiseks on vaja lisavahendeid.

EFLEVA toetab ameti kavatsust ühtlustada määrus kergeste sportlennukite esmase lennukõlblikkuse nõuete asjus USA nõuetega. Märkuste vastusdokumendi ettepanekutest aga nähtub, et ELi lennukite eksportimine USASSE toimub üsna lihtsalt, samas kui USA lennukite puhul tuleb ELi eksportimisel näha vaeva täiendavate sertifitseerimisnõuete täitmisega. See tekitab USA tootjatele lisakulusid ning loob tarbetuid tõkkeid USA lennukite müümisel ELis.

EFLEVA tervitab ettepanekut võtta jooksvate muudatus- ja remonditööde puhul kasutusele uued sertifitseerimistingimused, mille aluseks on (AC)43-13. EFLEVA julgustab veel kord ametit neid sertifitseerimistingimusi kiiresti kasutusele võtma, kuna see aitab vähendada/kaotada muudatus- ja remonditööde sertifitseerimiskulusid.

*Vastus:* Amet tänab märkuste esitajat toetuse eest ning on teinud ettepaneku erinevateks järeltegevuse ülesanneteks (nt MDM.032(d) ja BR.010) kooskõlas avaldatud eeskirjade koostamise ülesande kavaga. Me uurime võimalusi nende ülesannete kiirendamiseks, kus vähegi võimalik.

#### 6) Euroopa purilennukitootjad

Euroopa purilennukitootjad väljendavad pettumust praeguse, ülesandest MDM.032 tuleneva muudatuse ettepaneku üle, see on võtnud liiga kaua aega ja sellega ei saavutata lõppeesmärki, mida üldlennunduses väga vajatakse.

Taas kord öeldakse välja, et üldlennunduse puhul tuleb tasude ja lõivude määrusega midagi ette võtta, kuna see kahjustab üldlennunduse äritegevust.

**Projekteerimispädevuse näitamine** Praeguseid valikuid – sertifitseerimisprogrammi, projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivseid menetlusi (APDOA) ja projekteerimisorganisatsiooni täielikku sertifitseerimist selle ettepanekuga ei muudeta ja seega ei kaasne sektorile lihtsustumist. Projekteerimisorganisatsiooni täielikku sertifitseerimist ei peeta ikka veel taskukohaseks ning seega tehakse ettepanek anda APDOA-le mõned õigused, mis stimuleerivad APDOA-ga alustama ning hiljem ehk täiendama seda täielikuks DOA-ks.

*Vastus:* Amet tunnustab probleemi, et projekteerimisorganisatsiooni nõuete praegune rakendamine võib üldlennunduse organisatsioonile olla liiga keeruline. Seetõttu teeb amet märkuste vastusdokumendis 2008-07 ettepaneku töötada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kohta välja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid nõuetele vastamise lihtsamaks tõendamiseks. Sellisel juhul oleksid sertifitseeritud projekteerimisorganisatsioonil kõik õigused.

**Jooksvad muudatus- ja remonditööd.** Toetatakse jooksvate muudatus- ja remonditööde kasutuselevõtmist, kuigi täielikult ei mõisteta vajadust uute sertifitseerimistingimuste järele. Need tuleks kasutusele võtta võimalikult kiiresti ja pragmaatiliselt. Euroopa purilennukitootjad pakuvad sellele tööle toetust.

*Vastus:* Amet teeb ettepaneku võtta kasutusele uued sertifitseerimistingimused, mis hõlmavad ka jooksvaid muudatus- ja remonditööd ning milles kasutatakse FAA AC 43-13 andmeid. Õiguslik staatus pole küll sama kui FAA nõustaval ringkirjal, kuna sertifitseerimistingimused sisaldavad üksikasjalikke remonditööd ja muudatusi, mille puhul sertifitseerimisprotsess pole vajalik. Sertifitseerimistingimuste väljatöötamise ja väljastamise protsess võib tunduda bürokraatlik, aga see võimaldab ametil avaldada ameti pädevuse piires heakskiidetud konstruktsioone, mida saab kasutusele võtta, ilma et oleks vaja kinnitada iga üksikut remonditööd või muudatust. Usutavasti võimaldab see lihtsamat rakendamist.

**CS-LSA muudatused.** Toetatakse LSA-õhusõidukite uute, ASTM-standardil põhinevate sertifitseerimistingimuste kehtestamist. Uus eeskiri peaks olema selgelt kohaldatav nimelt nendele õhusõidukitele ja mitte tekitama segadust seoses muude lennukõlblikkustingimuste nagu CS-VLA või CS-22 kohaldatavusega.

*Vastus:* CS-LSA on kohaldatav üksnes lennukitele ja seega pole kohaldatav purilennukite suhtes. LSA-lennukid on olemuselt mootoriga lennukid, millel võivad küll olla head planeerimisomadused, kuid mis ei ole selleks projekteeritud.

**Kvalifitseeritud üksused.** Purilennukitootjate keskne ja oluline kaebus puudutab selliste töötajate nappust EASAs ja riiklikes akrediteeritud lennundusasutustes, kellel oleks põhjalik arusaamine väikelennundusest.

Purilennukitootjate probleemid ei tulene sageli mitte valest määrusest, vaid määruse valest kohaldamisest. Kvalifitseeritud üksusi peetakse väikelennundusele vajaliku suhtumise ja teadmuse nappuse võimalikuks lahenduseks. Kvalifitseeritud üksusele esitatavad nõudmised peaksid olema järgmised:

- sellel organisatsioonil peaks olema väikelennunduse kogemused/taust;
- keel peaks vajaduse korral olema sama kui taotleja emakeel;
- tuleb vältida suundumust enama paberimajanduse ja haldusprotsesside poole;
- tuleb vastu töötada ülesannete ja sertifitseerimiste lahutamisele;
- ideaalis võiks see organisatsioon valvata kõigi sama ettevõtte toodete ja organisatsioonide järele;
- võimalusel peaks taotlejal olema õigus valida nende ülesannete täitmise koht
- tähtis on ka hindade taskukohasus võrreldes tavaliste tootehindadega.

*Vastus:* Me tunnustame, et amet on kvalifitseeritud üksuse protsessiga seoses ebakindel, ning seetõttu teeme olukorra kiireks parandamiseks ettepaneku lihtsustada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kehtiva reguleeriva raamistiku nõuete täitmise vastuvõetavaid viise. Eespool mainitud nõuded on muudatusettepaneku teates esitatud põhjendusega sarnased ning nendega rõhutatakse kvalifitseeritud üksuste kasutamise kaasnemaid võimalikke hüvesid.

**Vormi 1 mittevajavad osad.** Tootjad tervitaksid selle kontseptsiooniga kaasnevat suuremat paindlikkust, aga see sõltub suuresti nõuete täitmise vastuvõetavate viiside üksikasjadest, kuidas tõendatakse vastavust heakskiidetud andmetele. Euroopa purilennukitootjad pakuvad toetust nende nõuete täitmise vastuvõetavate viiside väljatöötamisele.

Vastus: Toetuse pakkumine ametile on teretulnud.

**Purilennuk ei ole lennuk.** Purilennukitootjate arvates tuleks algmääruses esitatud määratluse muutmise asemel lisada käesolevasse arvamusse selgitus, et purilennuk ei ole lennuk ega seega „keerukas mootoriga õhusõiduk“.

Vastus: Arvame, et selline tõlgendus võib tekkida reaktiivmootoriga purilennukite puhul, ning arutame selle selgitamist osa 21 nõuete täitmise vastuvõetavates viisides. (Vt ülesanne MDM.032(d).

**Õhusõiduki tüübisertifikaat ilma mootori ja/või propelleri tüübisertifikaadita.** Toetatakse piiratud tüübisertifikaadi võimalust; sertifitseerimata mootorite ja propelleritega purilennukitel peaks siiski olema võimalus saada täielik tüübisertifikaat. Sellega edendatakse tõhusamate ja vähem müra tekitavate jõuseadmete arendamist.

Vastus: Seda käsitletakse ülesande BR.010 osana.

7) FAA

FAA on märkuste vastusdokumendi läbi vaadanud ja tal pole märkusi.

Vastus: Teadmiseks võetud.

8) Prantsusmaa purilennuliit (Fédération Française de Vol à Voile, FFVV)

**Vormi 1 mittevajavad osad.** ELA1 õhusõiduki võimalusi tuleks laiendada mitte üksnes eraomanikele, vaid ka klubidele kuuluvatele purilennukitele.

Vastus: Nõuete täitmise vastuvõetavatesse viisidesse saab lisada sarnase tõlgenduse, nagu on kasutatud osas M.

**Kvalifitseeritud üksused.** FFVV kavatseb saada purilennukite asjus kvalifitseeritud üksuseks konkreetse pädevusalaga, kui selline võimalus avaneb. FFVV-l on rakendamisega seoses teatud mured ja ideed, mis peaksid toetama ohutust ja vähendama bürokraatiat.

Vastus: Me tunnistame, et amet on kvalifitseeritud üksuse protsessiga seoses ebakindel, ning seetõttu teeme olukorra kiireks parandamiseks ettepaneku lihtsustada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kehtiva reguleeriva raamistiku nõuete täitmise vastuvõetavaid viise.

9) Šveitsi Föderaalne Tsiviillennundusamet (FOCA)

**Kvalifitseeritud üksused.** Nõutav on põhjalik ja üheselt mõistetav juhend sertifitseerimisülesannete täitmiseks nõutavate pädevuste kohta. Mis puutub „vastavuse kontrolli funktsiooni kinnitamisest“ (samaväärne vastavuse kontrolli inseneri funktsiooniga), siis tuleb nõutav kvalifikatsioon ja kohustused määratleda nõuete täitmise vastuvõetavates viisides / juhendmaterjalides.

Vastus: Me tunnistame, et amet on kvalifitseeritud üksuse protsessiga seoses ebakindel, ning seetõttu teeme olukorra kiireks parandamiseks ettepaneku lihtsustada projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise kehtiva reguleeriva raamistiku nõuete täitmise vastuvõetavaid viise.

**CS-LSA muudatused.** CS-LSA täpne sisu on teadmata, aga FOCA-l on seoses muudatuse ettepaneku teates viidatud ASTM-standarditega üksikasjalikke märkusi, mis on täpsemalt esitatud käesolevas vastuses.

Vastus: CS-LSA tugineb kohaldatavale ASTM-standardile, mis koosneb nõuetest ja vastavuse tõendamist hõlbustavatest nõuete täitmise vastuvõetavatest viisidest. CS-LSA on osa märkuste vastusdokumendi 2008-07 II osast.

FOCA-I on osa 21 kavandatud teksti kohta järgmised märkused.

21A0.14

a) Osa 21 praegune tekst punktis 21A.14(b) on järgmine: „...fikseeritud või reguleeritava seadenurgaga propeller“.

Märkuste vastusdokumendis on kustutatud tekst „...fikseeritud või muudetava sammuga propeller“.

Märkuste vastusdokumendis on uus tekst „...fikseeritud või muudetava sammuga propeller“.

Märkuste vastusdokumendi tekst peab olema kooskõlas osa 21 praeguse tekstiga.

*Vastus: Nõus. Muutmismääruses 1194/2009 tehtud osa 21 muudatust ei olnud märkuste vastusdokumenti lisatud.*

b) Kavandatud punktides 21A.14(b) ja 21A.14(c) määratletakse kohaldatavus lennukite suhtes, mille suurim stardimass on alla 2000 kg / 1200 kg ja mis ei ole liigitatud „keerukaks mootoriga õhusõidukiks“. Vastavalt algmääruse artikli 3 punktile j liigituvad lennukid suurima stardimassiga alla 2000 kg / 1200 kg automaatselt mittekeerukaks mootoriga õhusõidukiks. Tehakse ettepanek eemaldada punktides 21A.14(b) ja 21A.14(c) tekst „mida ei liigitata keerukaks mootoriga õhusõidukiks“.

*Vastus: Viide keerukale mootoriga õhusõidukile tuleb alles jätta, kuna üksnes reaktiivmootorist piisab keerukana liigitamiseks.*

c) Kavandatud punkt 21A.14(c) hõlmab järgmist:

7. kolbmootor;

9. propeller

See on kehtiva nõude märkimisväärne lihtsustamine, sest näib, et nende toodete puhul piirdub pädevuse näitamine sertifitseerimisel sertifitseerimisprogrammi heakskiitmisega, olenemata näiteks mootori võimsusest või propelleri konstruktsiooni tüübist (näib, et kolbmootorit saab sertifitseerida vastavalt punkti 21A.14(c) sätetele ning seejärel paigaldada selle õhusõidukile suurima stardimassiga > 1200 kg). Me arvame, et see ei ole piisav ja et punktide 21A.14(c) 7 ja 9 kohaldatavust tuleks piirata.

*Vastus: Nõus.*

21A.307(b) ja (c)

a) 21A.307 (b) ja (c) näivad olevat vastuolus. Teksti tuleb muuta või selgitada.

b) Kavandatavas tekstis selgitatakse, et nõue piirdub juhtudega, mis on „õhusõiduki omaniku vastutusel, kui need paigaldatakse tema õhusõidukile“. See väide tekitab erinevaid küsimusi.

Kas selle tingimusega piiratakse, kellel on lubatud õhusõidukiga lennata?

Millist nõuet kohaldatakse õhusõidukile suurima stardimassiga kuni 1200 kg, millega lennatakse lennukoolis? Kas punkti 21A.307(a)?

Kui jah, siis see ei ole piisav, sest eesmärk peaks olema selliste vahendite olemasolu, mille põhjal saab väita, et artikkel „on valmistatud kooskõlas heakskiidetud projekteerimisandmetega ja on kõlblik ohutuks kasutamiseks“, ilma et kohaldataks koormavaid eeltingimusi EASA vormi 1 väljastamiseks.

Kavandatava punkti 21A.207(c) kohaselt võiksid mis tahes osad (sealhulgas piiratud tööeaga osad ja seadmed, põhikonstruktsiooni osad ja lennujuhtimisseadmete osad) olla „toodetud kooskõlas

heakskiidetud projekteerimisandmetega õhusõiduki omaniku vastutusel, kui need paigaldatakse tema õhusõidukile". Kuigi mõistame, mida selle nõudega soovitakse saavutada, arvame, et sellisel kujul läheb see kaugemale esialgsest lihtsustamise kavatsusest. Kavandatavat lähenemisviisi peetakse ebaproportsionaalseks, sest punktiga 21A.307(a) kohaldatakse (esitades mõnel juhul liiga kõrgeid nõudmisi) või punktiga 21A.307(c) võimaldatakse „omanikuvastutuse“ ettepanekul põhinevat väga madalat nõuetele vastavuse taset. On oht, et süsteem on õiguslikult korrektne (omaniku vastutus), aga ohutuse seisukohast küsitav: selles kontekstis on lennukõlblikkuse kontrollide tõhusus nõuetele vastavuse seisukohast küsitav, sest kontroll võib näiteks olla tehtud veidi aega pärast osade paigaldamist ja kontrolliaegse inspekteerimise ulatus on piiratud.

Ettepanekud on järgmised:

– määratleda punkti 21A.307(a) lihtsustused nii, et need ei oleks piiratud osadega, mis on „toodetud kooskõlas heakskiidetud projekteerimisandmetega õhusõiduki omaniku vastutusel, kui need paigaldatakse tema õhusõidukile“;

– piiratud tööeaga osade ja seadmete, põhikonstruktsiooni osade ja lennujuhtimisseadmete osade puhul, mis on „toodetud kooskõlas heakskiidetud projekteerimisandmetega õhusõiduki omaniku vastutusel, kui need paigaldatakse tema õhusõidukile“, peab nõuetele vastavusse olema kaasatud amet / kvalifitseeritud üksus. Selles kontekstis tehakse ettepanek võtta kasutusele FAA määratlus omaniku/käitaja toodetud osa kohta, mis on esitatud ringkirjas AC 20-62:

Kui omanik osaleb osa projekteerimise, tootmise või kvaliteedi kontrollimises, käsitletakse osa tootjana omanikku/käitajat. Osa projekteerimises osalemine võib hõlmata osa tootmise järelevalvet või olukorda, kui tootjale pakutakse järgmist: projekteerimisandmeid, materjale osade valmistamiseks, tootmisprotsesse, koostemeetodeid või kvaliteedikontrolli menetlusi.

– Instrumentaallennu seadmete suhtes, mille funktsiooni võib liigitada kriitiliseks (rikked liigitatakse ohtlikuks või katastroofiliseks), tuleks kohaldada sama põhimõtet kui piiratud tööeaga osadele ja seadmetele, põhikonstruktsiooni osadele ja lennujuhtimisseadmetele.

– Ära tuleks kasutada riiklike tootmis-/hooldusorganisatsioonide sertifikaate, eeldusel et saadaval on tootja kvaliteedi tagamise süsteem (vt ka punkti 21A.439) või piiratud koguses tootmise puhul võidakse nõudeid lihtsustada, eeldusel et tootmisel kasutatakse heakskiidetud andmeid ja on tagatud kooskõla heakskiidetud projekteerimisandmetega ametile / kvalifitseeritud üksusele vastuvõetaval viisil; seejuures tuleb ametit / kvalifitseeritud üksust teavitada tootmisprotsessist, et oleks võimalik kindlaks määrata piisav sekkumise tase (nt vajadus vastavuskontrollide järele).

– Punktis 21A.307 tuleb võtta arvesse aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukitele kohaldatavaid võimalikke lihtsustusi (vt lisamärkust käesoleva dokumendi lõpus).

*Vastus: Punkt 21A.307 on uuesti koostatud, et eesmärki selgemalt väljendada. Põhimõtte muutmine ja omaniku määratlemine osa tootjana ei ole vastuvõetav. See on omanik, kes võib EASA vormi 1 mittevajavat osa pidada paigaldamiskõlblikuks, eeldusel et mainitud kriteeriumid on täidetud. Peaks olema selge, et see on võimalik üksnes juhul, kui osad tuvastatakse ja paigaldatakse nende endi õhusõidukile.*

*Seoses instrumentaallennuseadmeid käsitleva punktiga käsitletakse viidet käitamisel ja lennuliikluse korraldamisel nõutavatele seadmetele eeskirjade koostamise ülesandes 21.026 „Uued osade kategooriad, mille puhul ei nõuta EASA vormi 1“, mis algab 2011. aasta alguses.*

Jooksvad muudatustööd

Samuti soovitatakse arutada FAA nõustavas ringkirjas AC 23-27 „Vanade õhusõidukite osade ja materjalide asendamine“ sisalduvaid juhendmaterjale: see on abiks eelkõige aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukite korral.

Vastus: Vanad ja ajaloolised õhusõidukid ei kuulu EASA pädevusse. Aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukid ei ole käesoleva muudatusettepaneku teate teema.

Märkuste vastusdokumendis viidatakse, et „Sertifitseerimistingimustes sisalduvad jooksvad remondi- ja muudatustööd on seega tegelikult heakskiidetud andmed, mida hooldusorganisatsioon võib kasutada kooskõlas osaga M.“ Mis põhjusel piiratakse jooksvate remonditööde kasutamist hooldusorganisatsiooniga? Eesmärk peaks olema selliste ülesannete väljavalimine, mida võivad teha omanikud/lendurid.

Vastus: Oleme nõus, et see väide on liiga piirav. Osa M ja osa 145 nõudeid on kontrollitud ja vajadusel muudetud (vt käesolevale arvamusel lisatud määruse 2042/2003 muudatusettepaneku eelnõu), näitamaks, et ka need on heakskiidetud andmed ja et neid saab kasutada kooskõlas osa M ja osa 145 nõuetega.

Lennukäsiraamat (AFM) / lennukäsiraamatu lisad (AFMS) ja jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendid (ICA)

Nõuete täitmise vastuvõetavaid viise / juhendmaterjale peetakse vajalikuks, et tagada nii esmase väljastamise kui ka kontrollide miinimumstandardi saavutamine. Juhiseid tuleks anda ka lennukäsiraamatu muudatuste liigitamise kohta eelkõige neile taotlejatele, kes otsustavad tõendada vastavust punktidele 21A.14(b) ja (c). Samuti tuleks anda juhiseid punktide 21A.381(c) 4 ja 5 kohta.

Vastus: Jätkuva lennukõlblikkuse tagamise juhendeid käsitletakse spetsiaalses käimasolevas ülesandes (MDM.056). Tuleb märkida, et arvamusel 01/2010 anti kõigi projekteerimisorganisatsiooni sertifikaatide puhul võimalus kinnitada lennukäsiraamatu teatud muudatused. Lennukäsiraamatu muudatuste liigitamise juhendmaterjalid avaldatakse koos muudatusettepaneku teatest 16-2006 tuleneva otsusega.

21A0.367(a)

On vaja juhendmaterjale, et selgelt määratleda, mis on oluline muudatus.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.377(c)2

Parandusmeetmeteks ettenähtud aeg ei ole kooskõlas komisjoni 30. novembri 2009. aasta määrusega 1194/2009.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.381(d)

Kas see nõue on vajalik? Kas see pole juba hõlmatud tüübisertifikaadi / täiendava tüübisertifikaadi ülekandmise nõuetega?

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.439 ja 21A.441

Lihtsustused seoses omaniku toodetud osadega tuleks määratleda vähemalt nendel juhtudel, mis liigituvad jooksvate muudatuste alla.

Vastus: Ei nõustu. Osade tootmine ja osade väljalaskmine ei ole omavahel seotud. Osad, mida vastavalt punktile 21A.307(b) aktsepteeritakse ilma EASA vormita 1, või ka osad, mis kuuluvad

*jooksvate remonditööde või muudatuste juurde, ei saa määratluse kohaselt olla omaniku toodetud. Jätkuvalt kohaldatakse osas M ja osas 145 esitatud kehtivaid nõudeid.*

Aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukid

Kuigi muudatusettepaneku teate eesmärk ei olnud algselt hõlmata aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukeid mõjutavaid küsimusi, soovitatakse kasutada praegust eeskirjade koostamise ülesannet neid õhusõidukeid käsitlevate juhendite väljatöötamiseks. Mõned käsitlemist vajavad küsimused on näiteks järgmised:

– osade ja materjalide asendamise tuvastamise juhendid (viide FAA ringkirjale AC 23-27 „Vanade õhusõidukite osade ja materjalide asendamine”);

– osade ja materjalide asendamine võib varem olla sertifitseeritud sarnast tüüpi õhusõiduki puhul. Kui paigaldamine (ja asjakohasel juhul ka tootmine) on tehtud kooskõlas varasema sertifitseerimisega, võib need sertifikaadid võtta sarnase õhusõiduki sertifitseerimise aluseks. Sel juhul peavad aga taotlejal olema kõik varasemad sertifitseerimisandmed, sealhulgas ka mis tahes jätkuva lennukõlblikkuse juhised, või peab ta mis tahes puuduvad andmed hankima tunnustatud üksuse abiga (nt kvalifitseeritud üksus, projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimine / projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivsed menetlused jne). Alternatiivina hindab amet / kvalifitseeritud üksus taotleja pädevust: hinnatakse, kas taotlejal on muudetava või remonditava õhusõiduki tüübi jaoks vajalikud projekteerimispõhimõtete põhjalikud teadmised.

– Esiteks on väga raske leida tüübisertifikaadile vastavaid varuosi (väikesed kogused, pikad tarneajad, vananenud väljalasked), rääkimata vormiga 1 osadest. Vanade ja kasutatud osade (taastatud, uuendatud või ümbersertifitseeritud osad) paigaldamist puudutavad juhendid. Tuleb võtta arvesse, et tüübisertifikaadiga osad võivad olla vananenud ja saadaval võivad olla muud tehniliselt täiuslikumad ja usaldusväärsemad osad.

*Vastus:* *Amet tänab märkuste esitajat ettepaneku eest, kuid arvab, et see jääb väljapoole käesoleva ülesande ulatust.*

10) Üks eraisik esitas järgmised märkused.

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

On kaheldud, kas purilennukeid massiga kuni 2000 kg tuleb käsitleda punktis 21A.14(b). on väljendatud muret seoses punktis 21A.14(c) toodud sertifitseerimisprogrammi võimaluse rakendamisega. Tugevat toetust avaldatakse projekteerimisorganisatsiooni täieliku sertifitseerimise lihtsustatud nõuete täitmise vastuvõetavatele viisidele ELA vastavuse tõendamisel.

*Vastus:* *Vt vastust Madalmaade Tsiviillennundusametile (punkt 21A.98) purilennukite kohta massiga kuni 2000 kg. Arvamusega 01/2010 on sertifitseerimise põhinõudena võetud nüüd kasutusele sertifitseerimisprogramm (vt punkti 21A.20): punktis 21A.20(b) nähakse selgelt ette, et see on töödokument kogu sertifitseerimisprotsessi ajal. Lisaks peab sertifitseerimisprogramm teatud juhtudel – punktis 21A.14(c) viidatud õhusõiduki korral – saama ameti heakskiidu. Amet tänab märkuste esitajat toetuse eest lihtsustatud nõuete täitmise vastuvõetavatele viisidele projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimisel.*

**Jooksvad muudatus- ja remonditööd.** Märkusi ei saa esitada, kuna sertifitseerimistingimusi pole veel avaldatud.

*Vastus:* *Amet asub seda põhimõtet rakendama. Sertifitseerimistingimused esitatakse ülesande MDM.048 käigus toimuvaks konsultatsiooniks.*

**21A.112B Pädevuse näitamine.** On väljendatud muret seoses punktis 21A.112B esitatud sertifitseerimisprogrammi võimaluse rakendamisega.



*Vastus:* Arvamusega 01/2010 on sertifitseerimise põhinõudena võetud nüüd kasutusele sertifitseerimisprogramm (vt punkti 21A.20): punktis 21A.20(b) nähakse selgelt ette, et see on töödokument kogu sertifitseerimisprotsessi ajal. Lisaks peab sertifitseerimisprogramm teatud juhtudel – punktis 21A.14(c) viidatud õhusõiduki korral – saama ameti heakskiidu.

**21A. 307 Osade ja seadmete paigaldamise jaoks käibelelaskmine.** Punkt c näib eemaldavat punktiga b seatud piirangu. Erinevust ELA1 ja ELA2 kriitilisi osi käsitlevates nõuetes ei toetata.

*Vastus:* Punkt 21A.307 koostati uuesti ja punkt 21A.307(c) oli ekslikult märkuste vastusdokumendi jäänud.

Üldise märkusena lisaks küsin, kui paljud õhusõidukiomanikud on suutelised võtma vastutuse osa või seadme vastavuse eest heakskiidetud projektile ja mis oleks sellise teo mõte, kui osa on turul saadaval.

Kus on sellisel juhul lihtsustus?

Usun, et võimalus piirata vormide 1 väljastamist on olemas ka ohutustaset vähendamata. Kui võtta arvesse nii ELA1 kui ka ELA2 õhusõidukitel esinevate mittekriitiliste osade suurt arvu, piisaks, kui tootja (kellel on projekteerimisorganisatsiooni sertifikaat, ka alternatiivsete menetlustega saadud) väljastab neile osadele lihtsa vastavussertifikaadi.

Kui aga EASA soovib omaniku toodetud osade probleemi käsitleda peamiselt seoses aktiivse tüübisertifikaadi omanikuta õhusõidukitega, millele on raske leida varuosi, soovitan võtta eeskujuks kehtivad FAA nõuded (FAR 21.303(a)(2) jne.)

*Vastus:* Arvatakse, et paljud omanikud on suutelised selle vastutuse võtma. Näiteks saab tuua märkustes mainitud osad, millele on õhusõidukile tootnud tootjaorganisatsiooni sertifikaadita algne tarnija ja millele on vastavussertifikaat. Neid ei lasta kasutusse EASA vormiga 1, aga need on ehitatud kooskõlas heakskiidetud projekteerimisandmetega. Arvestades punkti 21A.307 kavandatavat muudatust, ei mõjuta teatud kohaldamisala piirangutega paigaldamine arvatavasti ohutust.

**ALAJAGU L** – Punktides 21A.14(b) ja (c) määratletud õhusõidukite projekteerimise ja tootmise eest vastutavate organisatsioonide liitsertifitseerimine

Osa 21 alajagude G ja J asjakohane punkt on olulisemate tehniliste muudatusteta kopeeritud alajakku L.

Paar halduslikku punkti selgitusega märkuste vastusdokumendi punkti 5 kohta oleks olnud piisav ning vältinud ebakindlust samateemaliste tulevaste muudatuste asjus.

Isegi liitsertifikaadi puhul on projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifikaat erinevad teemad. Nõuete kombineerimine ei tee ülesannet lihtsamaks.

*Vastus:* Amet nõustub, et kavandatav alajagu L ei too kaasa olulisi erinevusi ei projekteerimisega tootjaorganisatsiooni sertifitseerimisnõuetes. Algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunktis ii on juba olemas võimalus kanda vastutus tootjaorganisatsiooni sertifitseerimise eest üle ametile. Seetõttu on jõutud järeldusele, et alajagu L ei too piisavalt kasu ning muudab eeskirjad liiga keeruliseks, nagu on käesolevas märkuses väljendatud. Amet on otsustanud alajao L ettepaneku tagasi võtta.

**21A. 432B Pädevuse näitamine.** Alapunktis b tuleks „käesoleva alajao täitmiseks vajalike konkreetsete konstrueerimispõhimõtete, vahendite ja meetmete kehtestamine” saavutada kokkuleppel ametiga.

Alapunktis c tuleks „käesoleva osa täitmiseks vajalike konkreetsete konstrueerimispõhimõtete, vahendite ja meetmete kehtestamine” saavutada sertifitseerimisprogrammi heakskiitmiseega.

On raske mõista erinevust menetluste vahel, millega jõutakse sama tulemuseni, ja kuidas selleni saab jõuda pelga sertifitseerimisprogrammi abil.

*Vastus:* Punktis b viidatakse projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivsetele menetlustele (need menetlused ei ole spetsiaalsed kõnealuste remonditööde menetlused) ja punktis c viidatakse spetsiaalselt kõnealuste remonditööde sertifitseerimisprogrammi heakskiitmisele.

### **21A. 112B Pädevuse näitamine**

Samad põhilised märkused mis 21A.14(c) puhul.

*Vastus:* Arvamusega 01/2010 on sertifitseerimise põhinõudena võetud nüüd kasutusele sertifitseerimisprogramm (vt punkti 21A.20): punktis 21A.20(b) nähakse selgelt ette, et see on töödokument kogu sertifitseerimisprotsessi ajal. Lisaks peab sertifitseerimisprogramm teatud juhtudel – punktis 21A.14(c) viidatud õhusõiduki korral – saama ameti heakskiidu.

### **21A. 710 Lennutingimuste kinnitamine**

Lennuloa väljastamine võib puudutada ka õhusõidukeid, mille puhul ei ole tõendatud määrustele vastavust, ja taotlejat, kelle pädevus pole kindel.

Kas te tõesti kiidaksite lennutingimused neid ohutuse suhtes täpsemalt kontrollimata heaks ka sellistel tingimustel?

*Vastus:* Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

(11 ja 12) Tšehhi Vabariigi Kergõhusõidukiliit (LAA) ja Euroopa Kergõhusõidukite Tootjate Liit (LAMA EUROPE) esitasid sarnased märkused. Teksti muudetakse, et kordused võimalusel eemaldada.

Esileht – Käesoleva märkuste vastusdokumendi ebatäielik ja väga hiline avaldamine

LAA ja LAMA pole väga rõõmsad selle üle, kuidas EASA selle väga tähtsa muudatusettepaneku teatega on ümber käinud.

Märkuste vastusdokument avaldati KAKS AASTAT pärast algse muudatusettepaneku teate 2008-07 märkuste esitamise perioodi lõppu! Ka asjaolu, et märkuste vastusdokument avaldati puhkuste ajal, ei näe hea välja, eriti kuna see avaldati nii hilja. Hilise avaldamise probleem on see, et kõik on juba peaaegu unustanud, millest juttu oli.

Aeg läheb kiiresti – 2005. aastal koostati ülesande MDM.032 jaoks esimesed tingimused (ToR). Nüüd läheneb 2010. aasta lõpp ja mis meil on? EASA-le on laekunud 843 märkust. Me arvame aga, et see ei õigusta nii pikka märkuste vastusdokumendi koostamiseks kulunud aega.

Asjaolu, et märkuste vastusdokument on jagatud kahte ossa ning et enne tähtaega avaldati vaid esimene osa, pole vastuvõetav. Kuidas me saame nii olulise ettepaneku kohta märkusi esitada, kui meil pole võimalik näha teist osa?

Me arvame, et märkuste vastusdokumendi teine osa tuleb viivitamata avaldada ning et vastavalt tuleb pikendada I osa kohta märkuste esitamise tähtaega.

*Vastus:* Märkuste vastusdokumendi avaldamine kahes osas pole ameti tavaline praktika, aga tänu sellele saab viivitust veidi tasakaalustada. On nähtud palju vaeva, et esitada korrektselt märkuste vastusdokumendi I osas peamised laekunud märkused ning lisada märkuste läbivaatamise põhjal koostatud arvamuse projekt. Seega on I osa sobiv alus arvamuse kohta märkuste esitamiseks ning see on lugemiseks lihtsam dokument kui märkuste vastusdokumendi 500-leheküljeline II osa.

*II osa on avaldatud ja see sisaldab CS-LSA projekti; amet võtab CS-LSA vastu 2011. aasta alguses.*

*Amet tunnistab, et peamiselt ressursiprobleemide tõttu on küsimuse edenemine võtnud liiga kaua aega, aga me oleme viivitust kasutanud ülesande BR.010 ettevalmistamiseks (ELA1 protsessist saadud kogemuste uuring, vaadates läbi riiklikud ülikerglennukite eeskirjad) ja FAA-ga sellealase koostöö tugevdamiseks ning lisateabe kogumiseks USA kogemuste kohta seoses LSA-eeskirjadega. Amet soovib rõhutada, et viivitus ei tähenda üldlennunduse tähtsuse ja prioriteetsuse mittemõistmist, mida tõendavad ka osa M lihtsustamine, L-kategooria luba käsitlev arvamus ning lennumeeskondade litsentsimist (FCL), sealhulgas kergõhusõiduki piloodi luba (LAPL) käsitlev arvamus.*

Lk 4 a) Üldine märkus (LAMA EUROPE)

MIS TAHES EDUKA LENNUNDUSSEKTORI ALUS ON VÄIKELENNUNDUS (HARRASTUSLENNUNDUS).

Iga lendur alustab lendamist väikelennukiga, mitte Airbusi, Boeingi või EuroFighteriga. 600 000 harrastuslendurit (Euroopa riiklike aeroklubide liidu Europe Air Sports andmetel), sealhulgas langevarjurid, deltaplaanid, ülikerglennukid, purilennukid, kuumaõhupallid, aga ka mootoriga kergõhusõidukid pakuvad Euroopa ja USA lennundussektorile suurt kliendibaasi. Aerodünaamika, lennundusmehaanika, mehaanika, majanduse ja lennuki keskkonnamõjude mõistmiseks peab olema kogemusi, ja kogemusi saab harrastus-väikelennunduses. Et tekiks entusiasmi asuda lennundusega seotud tööle, peab sellega kokku puutuma ja kogemustest õppima. Et olla võimeline projekteerima kasulikku suurt õhusõidukit, peab saama oma kogemuse põhjal aru, mis selle taga tegelikult on ja millega tuleb arvestada.

USA ametnikud mõistsid seda juba aastaid tagasi. Nad märkasid, kui tohutu probleem on saada suurte õhusõidukite sektorisse piisavalt ja nõutava kvalifikatsiooniga töötajaid. Nad märkasid, et süvenev seisak väikelennunduses (õhusõidukite ja lendurite arvus) oli väikese õhusõiduki ostmise ja käitamise suurenenud kulu otsene tagajärg.

Vastusena alustati USAs 2004. aastal LSA (kergete sportõhusõidukite) programmiga selge eesmärgiga tunduvalt vähendada era- ja harrastuslennundusega tegeleva hakkamise kulusid. See saavutati mittekeeruka õhusõiduki kategooria määratlemisega, mis võimaldab õhusõiduki registreerida tootja enesedeklaratsiooni alusel vastavalt sektori üldtunnustatud standarditele (ASTM-standardile). See süsteem võimaldab inimestel lennata ka mõistlikult vähendatud koolitus- ja meditsiiniliste nõuete puhul.

Sellega kavatseti lennuhuviliste arvu vähenemine pöörata suurenemiseks ning seega säilitada lennundussektori alus, ja viis aastat pärast uute eeskirjade kehtestamist on selge, et see lähenemine oli täiesti õige ning soovitud tulemused on näha. Õhusõidukite ja lendurite arv ning koos sellega ka suurte õhusõidukitega tegelevatele ettevõtetele saadaoleva ressursi allikas suurenes otsekohe.

USA mudelit on nüüdseks kopeerinud paljud riigid, mõnikord küll väikeste variatsioonidega, olenevalt riiklikest asjaoludest. Nende seas on nüüdseks rahvarikkaimad riigid: Hiina ja India. Nad võtsid sarnased programmid kasutusele, et luua oma tulevase lennundussektori alus.

Praeguse seisuga on Euroopa päritoluga ettevõtted kergete sportõhusõidukite turu selged liidrid.

Ironilisel kombel pole siin sarnast süsteemi, mis võimaldaks edaspidi Euroopas lendavaid õhusõidukeid ehitada kooskõlas kergete sportõhusõidukite määrustega.

ELA protsessi algatuse väljakuulutamine tundus paljudele lubavat, et midagi samaväärset tehakse ka Euroopas. Kuigi ELA lihtsustab protsessi mõnedes õhusõidukikategooriates märkimisväärselt, on kahekohaliste kergete sportõhusõidukite seisukohast tulemuseks nii projekteerimise, tootmise kui ka käitamise asjus märgatavalt koormavam protsess kui USA LSA-süsteem.

Paljud peavad nüüd lahenduseks spetsiaalse kategooria loomist alla 600 kg õhusõidukitele ning LSA-süsteem kasutusele võtmist võimalikult samaväärsel viisil.

*Vastus: Ülesande MDM.032 ulatus on laiem kui LSA-I, aga selles kavandatakse osa 21 lihtsustusi. Ülesandes BR.010 määratletakse, kuidas ELA1 õhusõidukite alamkategooria puhul minna osa 21 lihtsustustest edasi.*

(LAA) Kahjuks näitab see märkuste vastusdokument EASA vale lähenemist sport- ja harrastuslennundusele. Me usume, et sport- ja harrastuslennundust ei saa samamoodi käsitleda kui ärilist lennutransporti.

On saanud üha ilmsemaks, et me ikkagi ei saa, mida tahame ja mida vajame – lihtsat LSAd.

Me usume, et EASA praegune eeskirjade koostamine ei too kaasa seda, mida me sport- ja harrastuslennunduse edasise arengu puhul vajalikuks peame. Meie arvates võiks LSA olla lennundusse sisenemise kategooria. Arvame, et meie liikmete vajadustega tegelemiseks peaks EASA looma eraldi LSA-kategooria, mis kattuks võimalikult suures ulatuses USA LSA-süsteemiga.

Selle positiivne tulemus võiks olla ülemaailmne LSA-süsteem, mis ongi meie pikaajaline eesmärk.

Üritusel AirVenture 2010 toimunud koosolekul väitis FAA koordinaator Randy Babbitt, et LSA ohutusandmed on paremad kui eeldatud. Meie arvates on see tõenduseks, et enesedeklaratsioonil põhinev USA LSA-kontseptsioon koos mõistlike määrustega ei kujuta endast ohutusprobleemi. Kuna 65% USA kergetest sportõhusõidukitest on pärit Euroopast, oleme veendunud, et sama süsteemi saaks kasutada ka Euroopas.

Eraldi LSA kontseptsiooni võib toimida küll – eraldi ei pea tingimata tähendama, et ilma EASA-ta, aga see tähendab, et sel peaks olema eriline koht EASA eeskirjade hierarhias.

Samamoodi on tehtud ka USAs, kus FAA aitas FAA eeskirjade raames luua LSA-kategooriat ja kus talle jäi kontrollifunktsioon, aga otseselt ta seda ei juhi.

Me teame, et see nõuaks algmääruse muutmist.

LAA CR on valmis sellise muudatuse ettevalmistamisel abistama.

*Vastus: EASA hindab talle ülesande BR.010 puhuks pakutavat toetust. Ülesandes MDM.032(e) kavandatavate, osa 21 eeskirjade raamesse jäävate muudatustega ei saavutata tõesti eesmärki, mida LAA CR silmas peab. FAA LSA-eeskirja ulatus on aga ülesande MDM.032(e) eeskirja alamkategooria ega ole asjakohane kõigi kuni 2000-kiloste õhusõidukite kategooriate puhul.*

Lk 4 EASA tasud ja lõivud

LAA CR ja LAMA EUROPE rõõmustavad avalduse üle, et EASA on juhtinud sellele komisjoni tähelepanu... aga kardavad, et on liiga hilja, kuna isegi praegusel tasemel on tasud ja lõivud väikeettevõtete jaoks suur probleem. EASA tasude ja lõivude aluseks on määrus, millega nõutakse, et EASA rahastaks end täielikult ise tasudest ja lõivudest, mida tal on õigus määrata. Kehtivad tasud kujutavad endast väikeettevõtetele märkimisväärset koormat. Tavaliselt toodavad need ettevõtted ligikaudu 10–150 õhusõidukit aastas ja nende käive on 1–30 miljonit eurot ning praeguste tasude ja lõivude juures on vaevu võimalik püsima jääda.

Tasude ja lõivude probleem on teada juba aastaid; see tuleb otsustada poliitilisel tasandil = komisjoni tasandil niipea kui võimalik.

*Vastus: Teadmiseks võetud.*

Lk 4 ja 7 CS-23 Kerged õhusõidukid suurima stardimassiga kuni 1200 kg.

LAA CZ ja LAMA EUROPE arvavad, et selle eeskirja loomine pole vajalik. Tegelikult võiks CS-VLA-d laiendada õhusõidukitele, millel on kuni 4 kohta ja suurim stardimass kuni 1200 kg. Meie arvates

ei ole asjakohane selgitus, et me vajame seda eeskirja... enamiku olemasolevate... tõttu, sest ELA1-süsteemi valmistatakse ette uute, mitte olemasolevate õhusõidukite jaoks.

Nagunii on kuni 1200 kg stardimassi kohta olemas nii palju kohaldatavaid eeskirju, et pigem tasuks nende arvu vähendada, mitte suurendada!

Selle pingutuse asemel võiks EASA luua parem ASTM-il põhineva hea LSA-süsteemi. On teada, et FAA plaanib ka lennundusnõuete FAR-23 puhul luua ASTM-il põhineva süsteemi – ehk võiks see olla edasine tee ja selle asemel et luua kergete õhusõidukite CS-23, oleks hea koos FAA-ga ASTM-süsteemi kallal töötada ning seega jõuda ülemaailmsete lennundusstandarditeni.

*Vastus:* Praegu ollakse arvamusel, et FAA lennundusnõuete osa 23 muudatus 7 on teatud lennukite puhul sobiv heakskiidetud standard. Pikemas perspektiivis plaanime koostöös FAA-ga – kes samal ajal korraldab osa 23 kohta sertifitseerimisprotsessi uuringut (CPS) – erinevad standardid läbi vaadata.

Lk 9 ja 10 Kvalifitseeritud üksused

Mõned kergete sportõhusõidukite ja ülkergete õhusõidukite tootjad ning LAA CZ osalesid EASA uuringus sertifitseerimisülesannete allhankimise kohta, mille korraldas Steria Mummert Consulting.

Kas selle uuringu tulemusi kasutati käesolevas märkuste vastusdokumendis?

Miks seda uuringut ei avaldatud?

*Vastus:* Amet tänab teid ja teisi osalenud sektoriliikmeid teie panuse eest uuringusse.

See aruanne on sisearuanne, mida amet kasutab allhankevõimaluste kohta paremate teadmiste hankimiseks. Nagu eespool kirjeldatud, valmistab amet ette allhanget käsitleva haldusnõukogu otsuse ajakohastust. Aruannet pole avaldatud käimasoleva tundliku arutelu tõttu.

Uuringut pole selles märkuste vastusdokumendis avaldatud, kuna märkuste vastusdokumendis vaid viidatakse ameti tööle haldusnõukogu allhankepoliitika ajakohastamisel.

Lk 10–11 7. Osad, mis ei vaja EASA vormi 1

Kui märkusi ei avaldata, ei ole võimalik seda ettepanekut kontrollida. LAA CZ ja LAMA EUROPE ei nõustu väljapakutud lahendusega.

Teeme ettepaneku, et vormi 1 ei nõutaks vähemalt ELA1 puhul.

*Vastus:* Laekunud märkused andsid ELA1 kohta tulemuseks vähem liberaalse ettepaneku, mis kergendab arutelu kõnealuste osade ärilise või mitteärilise kasutamise kohta. See on vastuvõetav kompromiss, mis erineb teie ettepanekust isegi veel suuremate piirangute poolest EASA 1 vormi nõuetele. Järgmise, ülesandes BR.010 kavandatud etapiga nähakse ette erinevate lähenemisviiside võimalused.

Lk 11 Muudatused osade tähistamises ja jälgitavuses –

LAA CZ ja LAMA EUROPE usuvad, et algsed muudatused olid kooskõlas pingutusega vähendada tootjate koormust, aga tulemus on vastupidine.

Kuna me ei ole näinud II osa märkusi, ei saa me nõustuda punkti 21A.804 ja punkti 21A.805 kavandatavate muudatustega.

*Vastus:* Märkuste vastusdokumendi II osa on vahepeal avaldatud ning sellest nähtub, et jälgitavuse ja heakskiidetud projekteerimisandmetega seotuse huvides tuleb osade tähistamisega jätkata.

Lk 11 8. CS-LSA muudatused

LAA CZ ja LAMA EUROPE avaldavad heameelt kergeste sportõhusõidukite sertifitseerimistingimuste koostamise üle standardi ASTM F2245 põhjal.

Kahjuks ei saa me seda teemat rohkem kommenteerida, kuna CS-LSA avaldatakse II osas, mille sisu pole veel teada.

*Vastus:* CS-LSA kohta saab märkusi teha märkuste vastusdokumendi II osas. Need märkused vaadatakse läbi enne CS-LSA avaldamist 2011. aasta alguses.

Lk 13 9. Jooksvad muudatus- ja remonditööd

LAA CZ ja LAMA EUROPE väljendavad heameelt selle teate üle, aga kardame, et spetsiaalsete, FAA ringkirjal AC 43-13 ja 2B põhinevate sertifitseerimistingimuste koostamine võtab liiga kaua aega.

*Vastus:* Amet tänab teid toetuse eest. Praeguste kavade kohaselt peaks ülesanne MDM.048 algama 2011. aastal ja lõpeb 2013. aasta teises kvartalis. Me uurime võimalusi, kuidas ülesannete lahendamist vähegi kiirendada.

Lk 13–14 10. FAA-ga ühtlustamine

LAA CZ ja LAMA EUROPE on selle avaldusega rahul. Me usume, et LSA puhul oleks parim idee luua ülemaailmne LSA-süsteem ASTM-il põhinevate ühiste tehniliste standarditega.

*Vastus:* Amet tänab teid toetuse eest seoses avaldusega, et EASA kavatseb algatada LSA pikaajalise ühtlustamise koos FAA-ga (ja teiste ametitega), tehes FAA-ga tihedat koostööd nende FAR-23 sertifitseerimisprotsessi uuringu järeltegevustes ja ASTM-protsessis.

13) Ühendkuningriigi Kergõhusõidukiliit

Selgitav märkus III (lk 2)

Kuna märkuste vastusdokumendi II osa pole veel avaldatud, pole pilt täielik ja seega pole võimalik täielikku vastust anda.

*Vastus:* Märkuste vastusdokumendi avaldamine kahes osas pole ameti tavaline praktika, aga tänu sellele saab viivitust veidi tasakaalustada. On nähtud palju vaeva, et esitada korrektselt märkuste vastusdokumendi I osas peamised laekunud märkused ning lisada märkuste läbivaatamise põhjal koostatud arvamuse projekt. Seega on I osa sobiv alus arvamuse kohta märkuste esitamiseks ning see on lugemiseks lihtsam dokument kui märkuste vastusdokumendi 500-leheküljeline II osa.

Punkt a 2 (lk 5)

LAA üldiselt toetab ettepanekut korraldada veel konsultatsioone algmääruse muutmise asjus, aga konsulteerida tuleb võimalikult kiiresti: muudatusettepaneku teade 14-2006 avaldati siiski neli aastat tagasi ning vastusena sellele nõuti algmääruse muutmist. Sektori nii vajaliku uuenduse edendamiseks peab EASA kiirelt tegutsema, et pakkuda ülikergõhusõidukite projekteerijatele ja tootjatele võimalust tegutseda ilma kulu- ja ressursipiiranguteta, mis on omased praegustele projekteerimis-/tootjaorganisatsioonide sertifitseerimise süsteemidele, ning kooskõlas võrdväärse kulu- ja käitamistulemuslikkusega lõppkasutaja jaoks.

Punkt b (lk 6+)

LAA üldiselt toetab muudatusi, mis on tehtud võrreldes muudatusettepaneku teatega 2008-07. Kuid sektor vajab vägagi nende ettepanekute kättesaadavust. Uued CS-LSA, CS-23Light ja ning jooksvate remondi- ja muudatustööde sertifitseerimistingimused ning läbivaadatud CS-VLA ja CS-22 tuleks välja anda niipea kui võimalik (hiljemalt ajaks, kui antakse välja osa 21 muudatused).

*Vastus: Amet tänab märkuste esitajat toetuse eest ning on teinud ettepaneku edendada erinevateid järeltegevuse ülesandeid (nt MDM.032(d) ja BR.010) kooskõlas avaldatud ülesande kavaga. Me uurime võimalusi nende ülesannete kiirendamiseks, kus vähegi võimalik. Esimene standard, CS-LSA, avaldatakse juba 2011. aasta alguses. Muid standardeid kohaldatakse eritingimuste abil.*

Punkt b 6 (lk 9) (Kvalifitseeritud üksused)

Oleks väga tervitatav, kui selleteemalistest pakkumiskutsetest teavitataks laiemalt. Sellest pole eriti abi, kui te avaldate pakkumiskutsed oma veebilehel, ilma et keegi teaks. Ehk oleks võimalik luua e-posti teenus, millega kõigile liikmetele saadetakse pakkumiskutse avaldamisel e-kiri?

*Vastus: Avatud pakkumiskutsed avaldab Euroopa Liidu väljaannete talitus ja pärast avaldamist lisatakse need veebilehele [EASA hankesaidile](#). EASA veebilehel pole võimalik e-kirja teatise teenusega liituda.*

*On aga võimalik liituda pakkumiste elektroonilise andmebaasiga (TED), kus avaldatakse kõik Euroopa Liidu pakkumiskutsed ELi ametlikes keeltes. Teavet ja juhiseid juurdepääsu ja teatud otsiprofiilidel põhineva teatamissüsteemi kohta leiate aadressil: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.*

14) Luftfahrt-Bundesamt

Üldosa

Mitmes punktis viidatakse punktile 21A.14 (b) või (c) sõnastuse „punktis 21A.14(b) ja (c) määratletud õhusõiduk” abil. Kas on õige, et selle sõnastusega määratletakse õhusõiduki kategooria, aga ei viidata, et õhusõiduki projekt on vastavalt punktile 21A.14 (b) või (c) tõesti heaks kiidetud? Selle küsimuse vastus aitab mõista, kas uue süsteem eelised (nt tootmine vastavalt alajaole L, omaniku toodetud osad) on võimalikud ka õhusõidukitüüpide puhul, mille projekt on heaks kiidetud enne kõnealust eeskirjamuudatust või vastavalt kõrgemale, projekteerimisorganisatsiooni täieliku sertifikaadi standardile.

*Vastus: Kui nendes nõuetes viidatakse „punktis 21A.14(b) või (c) määratletud õhusõidukitele”, määratletakse sellega kõnealustes punktides ettenähtud toodete kategooria. Seega kohaldatakse seda ka vastavalt kehtivatele eeskirjadele juba heaks kiidetud toodetele. Käesolevas arvamus on see viide asjakohasel juhul nüüd asendatud ELA1 ja ELA2-ga ja nende määratluste ettepanekud on tehtud selles arvamus esoses määruse 1702/2003 muudatustega.*

21A.14 (b) ja (c)

Selles punktis käsitletakse ka mootorit ja propellereid. Milline on nende seos alajaoga L ja punktidega 21A.307 (b) ja (c), kui projekt kuulub õhusõiduki juurde või kui projekt on juba heaks kiidetud projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadiga vastavalt alajaole J? Kas näiteks õhusõiduki mootorit on võimalik toota vastavalt alajao L punktile 21A.14 (b) või (c)? Kas ka selle mootori osi saab toota õhusõiduki omaniku vastutusel?

*Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkuse see osa enam asjakohane.*

*Seoses EASA vormi 1 mittevajavate osade väljalaskmisega plaanitakse tööpoolest lubada nende osade paigaldamist, kui need vastavad heakskiidetud projektile. Näiteks võib omaniku vastutusel paigaldada automootori osi, mis on õhusõiduki puhul heaks kiidetud.*

21A.377 (b) ja (c)

Jaos B on alajao G 3. taseme tähelepanekute materjal hiljuti kustutatud. Kõnealuses punktis aga ilmub see taas.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.353 (b)

Projekteerimise ja tootmise liitorganisatsioon vastavalt alajaole L – ei saaks allkirjastada projekteerimisorganisatsiooni/tootjaorganisatsiooni lepingut mõne muu projekteerimisorganisatsiooniga lisaks nende esmasele tegevusalale.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.383 (c)

Mõni aasta tagasi kustutati alajao G asjakohasest tekstist viide „vastavalt punktile 21A.307“, kuna see ei võimaldanud EASA vormi 1 „kooskõlas ainult“ / „prototüüp“.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.385 (n)

Viide „punktis 21A.383(f) sätestatud õiguse alusel“ tuleks muuta viiteks „...21A.383(e)...“.

Vastus: Amet on otsustanud ettepaneku alajao L kohta tagasi võtta. Seega ei ole märkus enam asjakohane.

21A.439 Varuosade tootmine

Selles punktis tuleks käsitleda ka võimalust kasutada õhusõiduki omaniku vastutusel toodetud osi, muidu läheb punkt vastuollu punktidega 21A.307 (b) ja (c).

Vastus: Ei nõustu. Punktiga 21A.307 ei ole kavatsatud muuta hooldusnõudeid. See jääb kõnealuse ülesande ulatusest välja.

Kogu alajagu L

Me ei näe sellise alajao L loomise tegelikke eeliseid.

– Nagu punktidest 21A.377(b) ja 21A-383(c) juba nähtub, on suur oht, et see alajagu erineb tahtmatult alajao J või alajao G vastavatest nõuetest. Kui alajagu L on tõesti vajalik, tuleks selles käsitleda vaid projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni liitsertifitseerimist, aga nõuded ise peaksid jääma alajagudesse J ja G.

– Millised on eelised sektorile? Kavandatav kulude vähendamine võib pikas perspektiivis jääda kõrvaliseks, kuna nõuded, mille järele tuleks valvata, jäävad samaks ning EASA (projekteerimisorganisatsiooni osa) ja riikliku pädeva asutuse (tootjaorganisatsiooni osa) kaasatuse vahel võib selles järelevalveprotsessis tõenäoliselt tekkida lõhe.

Vastus: Amet nõustub, et kavandatav alajagu L ei too kaasa olulisi muutusi ei projekteerimis- ega tootjaorganisatsiooni sertifitseerimisnõuetes. Algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunktis ii on juba olemas võimalus kanda vastutus tootjaorganisatsiooni sertifitseerimise eest üle ametile. Seetõttu on jõutud järeldusele, et alajagu L ei too piisavalt kasu ning muudab eeskirjad liiga keeruliseks, nagu käesolevates märkustes väljendatud. Amet on otsustanud alajao L ettepaneku tagasi võtta.

15) Ühendkuningriigi Tsiviillennundusamet

Lk 2 Punkt nr III 4 ja IV



Märkus: Tsiviillennundusamet ootab pikisilmi märkuste dokumendi II osa kättesaamist, kui esitatakse kõigi I ja II osa ettepanekute kohta põhjalikumad märkused.

Allpool on mõned näited, miks on vaja mõista märkuste täielikku vastusdokumenti:

Leheküljel 4 olev lause „muudatusettepaneku teade võeti vastu segaste tunnetega“ tuleks asetada konteksti, lisades sellele märkuse ja EASA vastuse.

*Vastus: Paljud märkuste esitajad on teinud sarnase märkuse, et ettepanek oli samm õiges suunas. Nad aga arvavad, et see ei too oodatud lahendust, FAA LSA-sarnast süsteemi. Kuna see eeldab algmääruse muutmist, on tehtud ettepanek alustada teise etapiga, ülesandega BR.010.*

Leheküljel 5 olev viide kerglennunduse teatud segmendi dereguleerimisele näib hälbivat ICAO põhimõtetest ning rahvusvahelise lennukõlblikkussertifikaadi väljastamisest. ICAO lennukõlblikkussertifikaadi väljastamine nõuab eraisikult või organisatsioonilt toote või osa eest vastutamist.

*Vastus: Kooskõla ICAO-ga on oluline kaalutlus, aga see peab olema tasakaalus sooviga arendada edasi asjakohase ohutustasemega üldlennundust.*

Viide leheküljel 5, punkti a alapunkti 2 teine taane: kuigi see näib selgitavat kavatsust ühtlustada algmääruse tulevased muudatused FAA-ja ja Transport Canadaga, arvatakse, et ühtlustamine peaks laienema ettepanekule koostada täiendavad sertifitseerimistingimuste standardid.

*Vastus: Meie kavatsus on ühtlustada protsesse ja standardeid, kus võimalik. Ühtlustatud standardite väljatöötamine võib viia suunas, kus on vaja üha vähem standardeid.*

Lk 5 alapunkti 2 neljas taane – nende ettepanekute vastuvõetavus, et mõne ELA õhusõiduki puhul ei nõuta mootori või propelleri tüübisertifikaati, sõltub lubatud käitamise ulatusest ja tüübist. Näiteks võib see olla vastuvõetav kahekohalise isehitatud õhusõiduki puhul, aga mitte instrumentaallennuilma sertifikaadiga keerukama õhusõiduki puhul (nt Cessna 172 ja PA-28 (!80)).

*Vastus: See nõuab tõepoolest läbivaatamist kavandatava ülesande BR.010 käigus.*

Lk 6 Punkt b – „Arvamus osa 21 kohta ja muudatused võrreldes muudatusettepaneku teatega“, alapunkt 1

Märkus: Muudatusettepaneku teate 2008-07 algne kontseptsioon oli mitteäriiline käitamine. Teises lauses olevast näitest nähtub, et seda põhimõtet pole käesolevas märkuste vastusdokumendis esitatud kavandatavates muudatustes säilitatud. Me sooviksime selle punkti selgitamist.

*Vastus: EASA vormi 1 kasutamise kriteeriumid on muudetud rangemaks ja selle tulemusel saab neid kohaldada ka äritegevusele.*

Lk 6 Punkt b, alapunkt 2 – märkus pealkirja „CS-VLA“ all (teine taane)

Märkus: Me märgime, et ülesannet VLA.008 plaanitakse laiendada CS-VLA-le, et hõlmata öise visuaallennu reegleid ja instrumentaallennuilma, ning märgime, et sellel võib olla suur mõju nende õhusõidukite ohutusandmetele ja et see nõuab hoolikat läbivaatamist ja ühtlustamist FAA-ga ja Transport Canadaga.

*Vastus: Me nõustume, et ülesande selle osa puhul tuleb läbi vaadata ohutusele avaldatav mõju. Olulised kaalutlused on ka ühtlustamine TCCA ja FAA-ga ning nende kogemused.*

Lk 7 Punkt b, alapunkt 2 – märkus pealkirja „CS-23“ all (kolmas taane)

Märkus: CS-23 Light, FAR-23 muudatuses 7 on standard, mille USA valitsus avaldas 14. septembril 1969. On selge, et selle standardi järgi projekteeriti ja ehitati palju õhusõidukeid ning mõned kasutavad ikka veel endisaegseid õigusi väikeste projektimuudatustega, mille puhul on

samuti järgitud varasemaid projektinõudeid. Aga märkimisväärsete muudatustega mis tahes õhusõiduk või uus õhusõiduk on alates sellest ajast projekteeritud vastavalt hilisematele standarditele. See võimaldab tootjal võtta arvesse projekteerimisküsimusi, mida FAR-23 varasemas versioonis pole piisavalt käsitletud, nagu näiteks komposiitkonstruktsioonide kulumine ja lubatavad kahjustused. JAR-23 ja CS-23 aluseks oli 4. veebruari 1991. aasta kuupäevaga FAR 23-42. Kõik ettepanekud koostada lennukõlblikkuse sertifikaadi standard CS-23 Light peaksid põhinema uusimatel CS-23 standarditel, mida on ilmselgelt ja oluliselt ühtlustatud FAR-23-ga.

*Vastus: FAR-i osa 23 muudatuse 7 alusel sertifitseeritud õhusõidukite vastavust ei seata kahtluse alla ning need moodustavad suurema osa praegusest lennukipargist. Seega me arvame, et see võib olla sarnase projektiga õhusõidukite lennukõlblikkuse standard, eeldusel et kui nõuded on asjakohatud (nagu näiteks komposiitkonstruktsioon), muudetakse sertifitseerimise alust.*

Lk 7 Punkt b, alapunkt 2 – märkus pealkirja „CS-22” all (neljas taane)

Märkus: CAA usub, et tulemuslikkuse huvides tuleks kõik CS-VLA ja kavandatava CS-23 projekteerimisstandardite ratsionaliseerimise üritused viia lõpule enne uue standardi, näiteks CS-23 Light loomist. See peaks olema ühtlustamistegevus koos FAA-ga ja Transport Canadaga.

*Vastus: FAR-i osa 23 muudatusel 7 põhineva CS-23 Lighti kasutuselevõtmist peetakse pragmaatiliseks lähenemisviisiks, mis hilisemas etapis tuleks läbi vaadata ja ehk ka ühendada, nagu käesolevas märkuste vastusdokumendis väljendatud.*

Lk 8 Punkt nr 3

Märkus: Millises etapis oleks nõutav projekteerimisorganisatsiooni lihtsustatud sertifikaadi olemasolu? Kas seda nõutakse tõenäoliselt enne lennukõlblikkussertifikaadi või lennuloa väljastamist?

*Vastus: Projekteerimisorganisatsiooni sertifikaati ei nõuta üldse. Kirjeldatud stsenaariumist nähtub, et olukord, kus ettevõtte saab alustada ilma projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadita ning tegevusalast olenevalt liikuda projekteerimisorganisatsiooni sertifikaadi poole, on jätkuva lennukõlblikkuse seisukohast tulemuslikum.*

Lk 10 Punkt nr 6 – Kvalifitseeritud üksused (teine taane) „taotleja peaks suutma esitada enda valitud kvalifitseeritud üksuse ametile heakskiitmiseks”.

Märkus: Märgive, et EASA haldusnõukogu peab kvalifitseeritud üksuste kasutamise kava alles vastu võtma. CAA soovib, et üks tegur – mida tuleks veel kaaluda – on see, kas taotlejad võivad valida kõige kergemana tunduva tee heakskiidu saamiseks ja kui paljudel akrediteeritud kvalifitseeritud üksustel võimaldab amet tegutseda vastavalt geograafilisele asukohale keele ja kultuuri huvides. Ka standardimine on kriitiline küsimus.

*Vastus: Kvalifitseeritud üksuste kasutamise kava puhul on vaja võrdseid võimalusi, et standardimise abil vältida sertifitseerimisel „kergemaid teid”.*

Lk 11 Punkt b alapunkt 7

Märkus: Läbivaadatud ettepanekus nõutakse üksnes, et EASA vorm 1 peab olema põhikonstruktsioonil, lennujuhtimisseadmetel või piiratud tööeaga osadel ja et ELA1 õhusõidukite omanikud esitaksid heakskiidetud projektile vastavuse deklaratsiooni. Mis tahes õhusõiduki puhul, millele saab väljastada ICAO lennukõlblikkussertifikaadi, tuleb kasutada EASA vormiga 1 saadaolevaid osi, mida on piiratud koguses lubatud toota asjakohase sertifikaadiga hooldusorganisatsioonidel. Kui vastavusdeklaratsiooni hakkavad tegema omanikud, pole selge, kes võtab vastutuse. Sel viisil muudetud õhusõidukite puhul tuleks piirduda lennuloaga ja neid ei tohiks kasutada ärilises lennutegevuses.

Vastus: Läbivaadatud ettepanekus säilitati algne ettepanek ELA2 kohta ning piirati ettepanekut ELA1 kohta. Omanik teeb vastavusdeklaratsiooni ja võtab vastutuse oma õhusõiduki osade aktsepteerimise eest.

Lk 14 Punkt b, alapunkt 10 – Ühtlustamine FAA-ga

Märkus: Tsiviillennundusamet nõustub, et kui EASA-välised taotlejad ei loo erikorda, ei ole EASA-l võimalik toimida projekteerimisriigina. Seda rõhutavad eelkõige USAs heakskiidetud tooted, kuna ICAO alla kuuluvate LSA-õhusõidukite puhul kaalutakse EASA ICAO lennukõlblikkussertifikaadi väljastamist.

Vastus: Teadmiseks võetud. See küsimus väärrib täpsemat arutamist.

Lk 14 Punkt nr 2, viimane lause

Märkus: Väidet, et „Euroopa lähenemisviis kergeste sportõhusõidukite piiratud tüübisertifikaadile või tüübisertifikaadile ei takista Euroopa kergeste sportõhusõidukite eksporti USAsse, kui need ei ole saanud individuaalset lennukõlblikkussertifikaati“ ei mõisteta täielikult. Seda tuleks täpsemalt selgitada.

Vastus: See väide on seotud märkuste vastusdokumendi I osa selles punktis esitatud orderi 8310.2F viidetega. Kuna õhusõidukitüüp on sertifitseerimiseks sobiv või sellel on koguni EASA (piiratud) tüübisertifikaat, esindabki see „selle päritoluriigi sarnast sertifikaati“.

Seega oleks see õhusõiduk sobiv LSA-kategooria spetsiaalse lennukõlblikkussertifikaadi saamiseks.

16) Üks EASA komitee Austria liige

Üldine märkus/põhjendus

Asjaolu tõttu, et märkuste vastusdokumendi pole tervikuna avaldatud – märkustega ja EASA vastustega osa on puudu (pole EASA kodulehel saadaval) –, peetakse märkuste esitamise perioodi liiga lühikeseks.

Ettepanek:

Nõutav on käesolevale märkuste vastusdokumendile märkuste esitamise aja pikendamine, põhjenduseks asjaolu, et sidusrühmade märkusi ja EASA vastuseid sisaldav osa märkuste vastusdokumendist on veel avaldamata.

Vastus: Ei nõustu. Märkuste vastusdokumendi avaldamine kahes osas pole ameti tavaline praktika, aga tänu sellele saab viivitust veidi tasakaalustada. On nähtud palju vaeva, et esitada korrektselt märkuste vastusdokumendi I osas peamised laekunud märkused ning lisada märkuste läbivaatamise põhjal koostatud arvamusprojekti. Seega on I osa sobiv alus arvamuskohta märkuste esitamiseks ning see on lugemiseks lihtsam dokument kui märkuste vastusdokumendi 500-leheküljelise II osa.

Alajagu B:

21A.14

Märkus/põhjendus/ettepanek:

Selles punktis esitatud määratlused peaksid olema kooskõlas määratlustega, mida kohaldatakse rakenduseeskirjade kõigis muudes asjakohastes osades.

ELA1 määratlus osas M peaks olema kooskõlas määratlusega osas 21.

Vastus: Käesolevas arvamusel on esitatud ettepanek muuta osa M.

## c 7. kolbmootor

Märkus: Kas ELA sertifitseerimisprotsess on võimalik kõigi kolbmootorite liikide puhul, isegi mida ei kasutata punkti 21A.14(c) toodetel, ka väga keeruliste, FADECI ja turboülelaaduriga mootorite puhul?

*Vastus: Nõus. Punkti 21A.14(c) on vastavalt parandatud, et näha ette üksnes punktis 21A.14(c) määratletud õhusõidukitele paigaldatud mootorid ja propellerid.*

## 21A.47

Tuleks selgitada, kas ameti heakskiidu saanud sertifitseerimisprogrammiga õhusõiduki tüübisertifikaadi ülekandmine on võimalik, kui punkti 21A.14 kohased kõlblikkusnõuded ei ole täidetud ja kui uus tüübisertifikaadiomanik ei ole läbinud projekteerimis- ega tootjaorganisatsiooni alternatiivseid menetlusi. (Vt ka punkti 21A.116)

*Vastus: Kui amet kiidab sertifitseerimisprogrammi heaks, on kõlblikkusnõuded täidetud. Seda on käsitletud punkti 21A.14 muudatuses.*

*Ülekandmine on aga võimalik üksnes siis, kui era- või juriidiline isik suudab täita punkti 21A.47 kavandatavas muudatuses ettenähtud kohustusi (vt märkuste vastusdokumenti 2008-06).*

## Alajagu D

## 21A.98 (a)

Märkus/põhjendus:

See alajagu pole selge. Kohaldamisala, nagu seda on mainitud, on eksitav ja võib viia erinevate tõlgendusteni. Selle punkti lugemine koos punktiga 21A.14 võib taotlejad segadusse ajada.

Ettepanek:

Kohaldamisala käsitleva punkti puhul soovitatakse kasutada täpploendit.

*Vastus: Osaliselt nõus. Punkt kirjutatakse loetavuse parandamiseks uuesti.*

## Alajagu D

## 21A.98(b) ja (c)

Märkus:

Me sooviksime üldiselt kommenteerida, et sertifitseerimistingimuste kasutamine käesolevas alapunktis mainitud üldistel heakskiitmistel ei ole kooskõlas algmäärusega 216/2010 ja ületab EASA kohustuste voliala.

*Vastus: Kavandatavad jooksvate remonditööde sertifitseerimistingimused sisaldavad konkreetseid remonditöid või muudatusi, mitte üldiseid heakskiite. On EASA kohustus töötada välja sertifitseerimisprotsessis kasutatavad sertifitseerimistingimused ja nõuete täitmise vastuvõetavad viisid. (Algmääruse artikkel 19). Seega töötatakse jooksvate muudatuste sertifitseerimiseks välja need uued sertifitseerimistingimused.*

## Alajagu L

Märkus/põhjendus:

Seda alajagu ei toetata, kuna see paneb suurema bürokraatiakoorma õhusõidukikogukonnale, keda need nõuded puudutavad.

Alajagu L peaks koosnema vaid kohaldamisalast, kõlblikkusest, sertifikaadi väljastamisest ja sertifikaadi üleandmisest.

Alajao ei tohiks üksikasjalikult ette näha projekteerimis- ja tootjaorganisatsiooni sertifitseerimismõnudeid. Peaksid olema vaid viited alajagudele F, G või J.

Selle alajao sertifitseerimisprotsess ei tohiks olla teistsugune ning tootmise ja projekteerimisorganisatsiooni sertifitseerimise alternatiivsete menetluste puhul peaksid olema võimalikud alajao F kohased vähem keerukad organisatsioonisertifikaadid. Selles tuleks mainida vaid alajagudes F, G või J esitatud nõuetest vähem piiravaid nõudeid.

*Vastus: Amet nõustub, et kavandatav alajagu L ei too kaasa olulisi muutusi ei projekteerimis- ega tootjaorganisatsiooni sertifitseerimismõnetes. Algmääruse artikli 20 lõike 2 punkti b alapunktis ii on juba olemas võimalus kanda vastutus tootjaorganisatsiooni sertifitseerimise eest üle ametile. Seetõttu on jõutud järeldusele, et alajagu L ei too piisavalt kasu ning muudab eeskirjad liiga keeruliseks, nagu käesolevates märkustes väljendatud. Amet on otsustanud alajao L ettepaneku tagasi võtta.*

21A.436 Jooksvad remonditööd

Kohaldamine: Vt punkti 21a.98 kohta esitatud märkust.

*Vastus: Osaliselt nõus. Punkt kirjutatakse loetavuse parandamiseks uuesti.*

CS-23 Light:

Märkus: Tuleks selgitada, et kavandatav kohaldamisala ja tehniline sisu on kooskõlas ICAO lisaga 8.

*Vastus: CS-23 Light saab olema kooskõlas ICAO lisaga 8.*