



Advies nr. 01/2011

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 18 maart 2011

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

EN

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

"ELA-procedure" en "standaardwijzigingen en -reparaties"

Samenvatting

Dit advies betreft hoofdzakelijk de algemene luchtvaart en gaat in op de volgende punten:

Er wordt een vereenvoudigde, meer passende certificeringsprocedure voor Europese lichte luchtvaartuigen (ELA – European Light Aircraft) ingevoerd. Een aanvrager van een typecertificaat voor een ELA1 (bv. vleugelvliegtuigen tot 1 200 kg) kan zijn ontwerpbevoegdheid aantonen via een certificeringsprogramma. Het is nu niet meer nodig dat kleine ondernemingen de omslachtige en tijdrovende administratieve procedure van het verkrijgen van een erkenning als ontwerporganisatie doorlopen en tegelijk de certificeringsprocedure volgen. Deze wijziging komt nieuwe aanvragers van een ELA1-typecertificaat ten goede.

Het concept “standaardwijzigingen en -reparaties” wordt ingevoerd. Volgens dit nieuwe concept is het niet meer nodig dat wijzigingen en reparaties die als standaard worden beschouwd, de procedure voor ontwerpgoedkeuring ondergaan. Daartoe wordt een overzicht van standaardwijzigingen en –reparaties opgenomen in een nieuwe certificeringsspecificatie (CS). Het nieuwe concept verlicht de administratieve last zonder afbreuk te doen aan het hoge veiligheidsniveau. Alle eigenaren / exploitanten van kleine luchtvaartuigen kunnen hun voordeel doen met deze regeling.

Volgens de huidige voorschriften is het EASA-formulier 1 verplicht voor alle vervangingsonderdelen van een luchtvaartuig. Sommige onderdelen en uitrustingsstukken van ELA's worden echter vervaardigd in een sector die niet is gebonden aan luchtvaartvoorschriften. De niet-gereguleerde fabrikanten kunnen deze onderdelen niet vrijgeven met behulp van een EASA-formulier 1. Voor nieuwe luchtvaartuigen is dat geen probleem, omdat de aanvaarding van de onderdelen dan wordt gedekt door de erkende productieorganisatie van de fabrikant van het luchtvaartuig. Gewoonlijk worden vervangingsonderdelen echter rechtstreeks van de fabrikant ervan verkregen. Om te voldoen aan de verplichting van een EASA-formulier 1 moeten deze onderdelen worden vrijgegeven via erkende productieorganisaties, ook als de toegevoegde waarde ervan niet steeds duidelijk is. Dit advies introduceert de mogelijkheid dat de eigenaar van een ELA bepaalde niet-veiligheidskritische onderdelen aanvaardt zonder EASA-formulier 1. Hiermee wordt beoogd de administratieve last te verlagen tot een niveau dat in verhouding staat tot de veiligheidsrisico's.

Algemeen

1. Met dit advies wil het Agentschap de Commissie voorstellen de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie¹ (hierna "deel 21") te wijzigen, en in het bijzonder een vereenvoudigde, meer passende certificeringsprocedure voor Europese lichte luchtvaartuigen in te voeren. In verband met de benodigde samenhang met deel 21 wordt tevens voorgesteld dat de Commissie wijzigingen aanbrengt in Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie² en de bijlagen deel M en deel 145.
2. Het advies is uitgebracht overeenkomstig de door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (het "Agentschap") vastgestelde procedure³, in overeenstemming met artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008⁴ (hierna de "basisverordening" genoemd).

II. Raadpleging

3. In de afgelopen jaren is het traditionele vrijetijdsvliegen afgenomen en heeft het gebruik van ultralichte luchtvaartuigen zich ontwikkeld in Europa. Feedback van de sector en exploitanten wijst erop dat het regelgevingskader voor de recreatieve luchtvaart een te grote last is geworden in verhouding tot de aard van de activiteiten en zwaar drukt op ontwerpers en fabrikanten van deze typen luchtvaartuigen.
4. Met het oog hierop heeft het Agentschap regelgevingstaak MDM.032 opgesteld. Omdat de taak een breed terrein bestreekt, bracht het Agentschap in 2006 een voorlopige bekendmaking van wijzigingsvoorstel (NPA – Notice of Proposed Amendment) uit ter bespreking van een concept voor betere regelgeving in de algemene luchtvaart. Aan de hand van de reacties op deze voorlopige NPA werd door de MDM.032-werkgroep een concept voor betere regelgeving in de algemene luchtvaart opgesteld. Dit concept betrof de initiële en permanente luchtwaardigheid, activiteiten en vergunningen voor de algemene luchtvaart.
5. Het Agentschap hield er tevens rekening mee dat de Amerikaanse Federal Aviation Administration (FAA) voorschriften voor lichte sportvliegtuigen (LSA - Light Sport Aircraft) had ingevoerd, die hadden geleid tot een geringere harmonisatie tussen het Agentschap en de FAA ten aanzien van de regulering van de recreatieve luchtvaart. De meeste LSA-typen in de VS zijn afkomstig uit Europa maar zijn in de EU alleen toegestaan als zij een startmassa hebben die kleiner is dan 450 kg (en zij derhalve vallen onder bijlage II van de

¹ Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009 (PB L 321 van 6.12.2009, blz. 5).

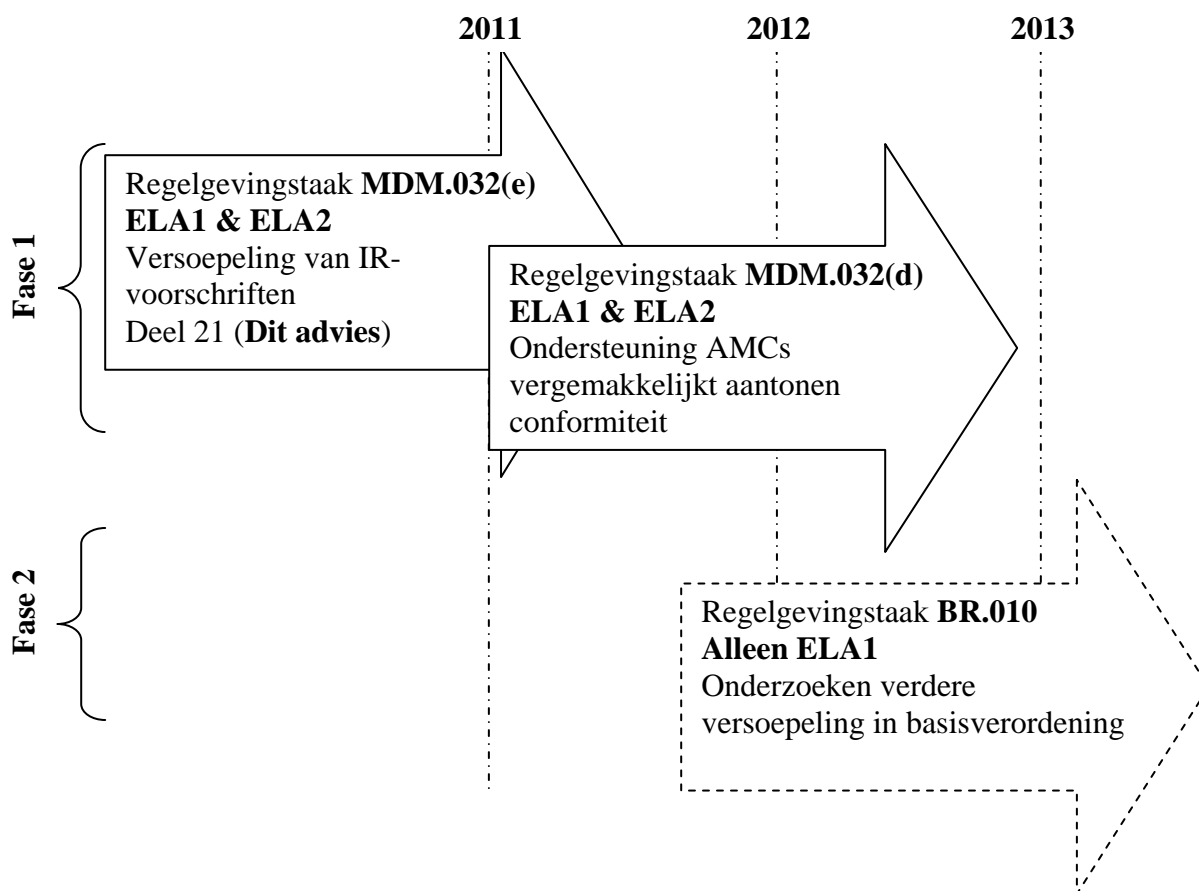
² Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 962/2010 van de Commissie van 27 oktober 2010 (PB L 281 van 27.10.2010, blz. 78).

³ Besluit van de raad van beheer met betrekking tot de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen, certificeringsspecificaties en richtsnoeren. Besluit 08-2007 van 11.6.2007 van de raad van beheer van EASA ('Regelgevingsprocedure').

⁴ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 (PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51).

basisverordening) of als zij zijn gecertificeerd volgens de certificeringsspecificaties voor heel lichte vliegtuigen (VLA - Very Light Aeroplane) of een strengere norm.

6. Binnen het concept voor betere regelgeving in de algemene luchtvaart werden diverse opties voor initiële luchtwaardigheid besproken door de MDM.032-werkgroep. In de op 18 april 2008 gepubliceerde NPA 2008-07 deed de groep de volgende voorstellen voor initiële luchtwaardigheid:
 - het toepassingsgebied van de in bijlage II bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie bedoelde luchtvaartuigen (met name ultralichte) ongewijzigd laten en deze luchtvaartuigen buiten het toepassingsgebied van deze verordening houden;
 - een minder strenge regelgeving tot stand brengen volgens een nieuwe procedure voor ELA's en een concept voor standaardwijzigingen en –reparaties invoeren;
 - de minder strenge regelgeving voor ELA's onderverdelen in twee procedures:
 - o ELA1 voor vleugelvliegtuigen, zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen die niet zijn geclassificeerd als complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en met een maximale startmassa (MTOM – maximum take-off mass) van **1 200 kg**.
 - o ELA2 voor vleugelvaartuigen, zweefvliegtuigen of gemotoriseerde zweefvliegtuigen die niet zijn geclassificeerd als complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en met een MTOM van **2 000 kg**.
7. De nieuwe procedure die in NPA 2008-07 werd voorgesteld voor ELA's, was een aanzienlijk eenvoudiger nieuwe procedure voor de regulering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken. De opzet was de afgifte van typecertificaten voor het type en certificaten voor de luchtwaardigheid van individuele luchtvaartuigen voort te zetten. Dat betekent dat de nieuwe procedure de bestaande beginselen van deel 21 zou volgen.
8. Op de sluitingsdatum, 18 juli 2008, had het Agentschap 843 reacties ontvangen van 79 nationale luchtvaartautoriteiten, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
9. Veel commentatoren gaven aan dat met de NPA niet werd bereikt wat zij wilden, namelijk een certificering die vergelijkbaar was met wat er in de VS bestaat (de LSA-voorschriften), zonder erkenning als organisatie of aanmerkelijke betrokkenheid van de Federal Aviation Administration (FAA). Deze reacties waren echter overwegend afkomstig van belanghebbenden binnen het toepassingsgebied van de ELA1-procedure.
10. Daarom stelde het Agentschap een belangrijke strategische wijziging van de voorstellen in het overzicht van ontvangen reacties (CRD - Comment Response Document) op NPA 2008-07 voor. Er werd een parallelle regelgevingsfase 2 voorgesteld, terwijl voor deze ELA1-categorie een verdere versoepeling van het regelgevingskader zal worden onderzocht in regelgevingstaak BR.010, die dichterbij de LSA-voorschriften van de FAA ligt. Tegelijkertijd zou voortgang worden gemaakt met de voorstellen van NPA 2008-07 voor zowel ELA1 als ELA2 om zo snel mogelijk een vereenvoudiging van de bestaande certificeringsprocedure te kunnen invoeren in deel 21.



11. Het Agentschap besloot de publicatie van het CRD bij NPA 2008-07 te splitsen om deze benadering in twee fasen duidelijker over te brengen, en een uitgebreid overzicht te geven van de besprekingen, conclusies en het uiteindelijke tekstvoorstel voor de wijzigingen van deel 21 ter vereenvoudiging van de bestaande certificeringsprocedure. Ondanks de eveneens in het aanhangsel van dit advies opgenomen kritische reacties bestaat de indruk dat deze opsplitsing de raadpleging over deze strategie ten goede is gekomen en tevens de procedure voor de in dit advies voorgestelde wijzigingen van deel 21 heeft versneld.
12. Op 25 november 2010 werd een afzonderlijk deel II van het CRD bij NPA 2008-07 gepubliceerd met alle 843 commentaren, reacties en de uiteindelijke tekst van de voorgestelde nieuwe certificeringsspecificaties voor vleugelvliegtuigen in het ELA1-toepassingsgebied tot 600 kg (CS-LSA). Deze nieuwe CS-LSA worden begin 2011 gepubliceerd en zijn gebaseerd op industriestandaarden die ook zijn toegepast in de LSA-voorschriften van de FAA.
13. Ter voorbereiding van de door het Agentschap voorgestelde fase 2 (taak BR.010) is onderzoek gedaan naar de bestaande nationale regelgeving voor ultralichte luchtvaartuigen in een aantal lidstaten en naar veiligheidsgegevens. De bedoeling is zo mogelijk lering te trekken uit dergelijke regelgeving die van toepassing is op luchtvaartuigcategorieën die ELA1 benaderen. Aan de hand van de uitkomsten van dat onderzoek worden in taak BR.010 de mogelijkheden verkend.
14. De benadering die het Agentschap heeft gekozen om voortgang te maken met de in dit advies voorgestelde wijziging van deel 21, heeft de volgende voor- en nadelen:

- Vereenvoudiging van de bestaande certificeringsprocedure voor alle luchtvaartuigen in de categorieën ELA1 en ELA2 en behoud van het typecertificaat (TC – Type Certificate) of beperkt typecertificaat (RTC – Restricted Type Certificate).
 - De wijzigingen worden zo snel als mogelijk is doorgevoerd met deze regelgevingsprocedure.
 - Het concept "standaardwijzigingen en -reparaties" wordt ingevoerd voor:
 - a. ELA1 en ELA2;
 - b. vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 5 700 kg of minder, en
 - c. hefschroefvliegtuigen met een maximale startmassa van 3 175 kg of minder.
 - Het voorstel wordt niet gezien als de optimale oplossing voor ELA1 en er is meer tijd nodig om een nieuw voorstel op te stellen.
 - De Commissieverordening over vergoedingen en rechten blijft van toepassing, ook al zien belanghebbenden dat als een belangrijke belemmering voor certificering van nieuwe luchtvaartuigen of van wijzigingen of reparaties van bestaande luchtvaartuigen. Er werd voorgesteld de financiering op basis van kleine vergoedingen uit vliegtickets te hanteren – zoals dat in de VS gebeurt. Met een dergelijk systeem kan het EASA-stelsel worden gefinancierd zonder dat dit tot een aanmerkelijke prijsstijging van vliegtickets leidt.
15. De reacties op CRD 2008-07, deel I, zijn opgenomen in het aanhangsel van dit advies. Om praktische redenen is van sommige reacties een vertaling of uitgebreide samenvatting gegeven. Er is feedback ontvangen van zeven verenigingen uit de ELA1-sector van de algemene luchtvaart, zes Europese autoriteiten, de FAA en twee natuurlijke personen.
16. Met name de belanghebbenden in de ELA1-categorie hebben hun teleurstelling over het huidige voorstel geuit. Naar hun oordeel zal het niet zorgen voor de benodigde versoepeling en heeft het bovendien te lang geduurd om deze wijziging tot stand te brengen. Het Agentschap gaf in het CRD al aan dat de voorgestelde wijzigingen in deel 21 geen definitieve oplossing zouden brengen. Derhalve wordt voorgesteld om in een vervolg nader te beoordelen op welke punten de basisverordening gewijzigd zou moeten worden. Dit wordt evenwel los van het voorstel in dit advies overwogen.
17. Reacties op het CRD, deel I, laten zien dat de in een nieuw subdeel L van deel 21 voorgestelde, gecombineerde erkenning als ontwerp- en productieorganisatie niet wordt geacht de door de sector verwachte voordelen te bieden. Het voorgestelde subdeel L wordt als te ingewikkeld gezien. Op de lange termijn zou dat kunnen leiden tot een gebrek aan samenhang met bestaande subdelen van deel 21 voor erkenning als ontwerporganisatie (DOA – Design Organisation Approval) en erkenning als productieorganisatie (POA – Production Organisation Approval). Verder wordt het geacht extra bureaucratie in de hand te werken. Het Agentschap heeft deze reacties overwogen en geconcludeerd dat het nieuwe subdeel L, dat alleen van toepassing is op luchtvaartuigen volgens de criteria van ELA1 en ELA2, deel 21 onnodig ingewikkeld maakt en de organisaties weinig of geen voordeel biedt. Het is ook duidelijk dat het voorstel voor de gecombineerde DOA en POA afhankelijk was van de toepassing door een lidstaat van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening. Alleen als een lidstaat het Agentschap had verzocht verantwoordelijkheid te nemen voor een bepaalde POA in die lidstaat, kon een gecombineerde goedkeuring worden afgegeven. In feite voorziet artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening al in de mogelijkheid van gecombineerde DOA en POA binnen de huidige uitvoeringsvoorschriften. Als een lidstaat heeft ingestemd met toepassing van deze bepaling, ziet het Agentschap toe op zowel de POA

als de DOA en geeft het uiteindelijk één gecombineerde erkenning af. Het voorgestelde subdeel L is daarom ingetrokken.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

18. Dit advies houdt zoveel mogelijk rekening met de suggesties van de belanghebbenden en autoriteiten die hebben deelgenomen aan de raadpleging en hebben gereageerd op het CRD, deel I, bij NPA 2008-07. De amendementen op de voorgestelde wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 en bijlage I (deel 21) van CRD 2008-07, deel I, worden hieronder per paragraaf weergegeven, waar van toepassing. Redactionele correcties worden niet expliciet vermeld.

19. 1702/2003

In artikel 1 wordt een definitie van ELA1 en ELA2 ingevoerd ten behoeve van de leesbaarheid van de voorschriften in deel 21.

20. Deel 21

21A.14 Bewijs van bekwaamheid

In de uiteindelijke tekst van deel 21 in CRD 2008-07, deel I, is 21A.14(c) ten onrechte op vergelijkbare wijze gewijzigd als 21A.14(b) met betrekking tot motoren en propellers. Deze paragraaf moet bepalen dat het certificeringsprogramma alleen is toegestaan voor motoren en propellers van in deze paragraaf bedoelde luchtvaartuigen. De paragrafen 21A.14(b) en (c) worden gecorrigeerd en vereenvoudigd aan de hand van de definities van ELA1 en ELA2 in artikel 1.

21A.35 Vliegproeven

ELA1 en ELA2 worden opgenomen in paragraaf (b) in overeenstemming met de uiteindelijke tekst in CRD 2008-07, deel I.

21A.90A Toepassingsgebied

Deze paragraaf wordt opnieuw genummerd en het toepassingsgebied van dit subdeel wordt uitgebreid met standaardwijzigingen.

21A.90B Standaardwijzigingen

Het voorschrift is opnieuw opgesteld en genummerd (in het CRD 2008-07, deel I, zie 21A.98) om wijzigingen waarvoor de goedkeuringsprocedure nodig is, duidelijk te onderscheiden van de standaardwijzigingen, waarvoor die procedure niet nodig is. Verder is de tekst vereenvoudigd aan de hand van de definities van ELA1 en ELA2 in artikel 1.

21A.112B Bewijs van bekwaamheid

Er wordt een verwijzing opgenomen naar de nieuwe paragraaf 21A.14(c) in overeenstemming met de uiteindelijke tekst in CRD 2008-07, deel I.

21A.116 Overdraagbaarheid

Het voorschrift is gewijzigd voor ELA1 volgens de uiteindelijke tekst in CRD 2008-07, deel I.

21A.307 Geschiktheid van onderdelen en uitrustingsstukken voor installatie

Paragraaf (c) in de uiteindelijke tekst van CRD 2008-07, deel I, was ten onrechte opgenomen omdat paragraaf (b) hierin al voorzag. Deze paragraaf is derhalve verwijderd.

De vereiste is opnieuw opgesteld op basis van de definities van ELA1 en ELA2 in artikel 1. Verder is er een specifieke identificatievereiste toegevoegd voor onderdelen die zijn vervaardigd onder verantwoordelijkheid van de eigenaar.

SUBDEEL L — Gecombineerde erkenning van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de productie van luchtvaartuigen volgens 21A.14(b) en (c)

Het voorstel voor dit nieuwe subdeel is ingetrokken.

21A.431A Toepassingsgebied

Deze paragraaf was ongewijzigd in CRD 2008-07 maar is nu opnieuw genummerd, terwijl het toepassingsgebied van dit subdeel is uitgebreid met standaardreparaties.

21A.431B Standaardreparaties

De tekst is opnieuw opgesteld en genummerd (in CRD 2008-07, deel I, zie 21A.436) om reparaties waarvoor de goedkeuringsprocedure nodig is, duidelijk te onderscheiden van de standaardreparaties, waarvoor deze procedure niet nodig is. Verder is de tekst vereenvoudigd aan de hand van de definities van ELA1 en ELA2 in artikel 1.

21A.432B Bewijs van bekwaamheid

De tekst is gewijzigd om te voorzien in de mogelijkheid aan de hand van een certificeringsprogramma de bekwaamheid voor ELA1 aan te tonen volgens de uiteindelijke tekst in CRD 2008-07, deel I.

21A.439 Productie van reparatieonderdelen

Deze paragraaf werd aanvankelijk gewijzigd om het nieuwe subdeel L op te nemen. Dit is ingetrokken, zodat er nu geen wijzigingen in deze paragraaf zijn.

21A.441 Uitvoering van een reparatie

Deze paragraaf werd aanvankelijk gewijzigd om het nieuwe subdeel L op te nemen. Dit is ingetrokken. De uitdrukking "erkende onderhoudsorganisaties" is vervangen door een verwijzing naar deel M en deel 145 om onbedoelde beperkingen tot deel M en deel 145 te verwijderen.

SUBDEEL P en SUBDEEL Q

Met de intrekking van subdeel L zijn de voor paragrafen van deze subdelen voorgestelde wijzigingen komen te vervallen.

SECTIE B

Met de intrekking van subdeel L zijn de voor paragrafen van deze subdelen voorgestelde wijzigingen komen te vervallen.

21. Naast de in Verordening (EG) nr. 1056/2008 verwerkte wijziging van M.A.501(a) worden wijzigingen van Verordening (EG) nr. **2042/2003** van de Commissie voorgesteld omwille van de samenhang met Verordening (EG) nr. 1702/2003. In die wijzigingen wordt rekening gehouden met de nieuwe definitie van ELA1, de nieuwe categorie onderdelen in 21A.307(b) en de introductie van standaardwijzigingen en -reparaties.

Artikel 2, lid k), wordt gewijzigd om de definitie van ELA1 af te stemmen op de nieuwe definitie die in dit advies is voorgesteld voor Verordening (EG) nr. 1702/2003. Deze wijzigingen zijn bedoeld om de mogelijkheden die deel 21 nu biedt, volledig te benutten.

22. **Deel M**

M.A.302 Onderhoudsprogramma voor luchtvaartuigen

Paragraaf (d) wordt gewijzigd om ervoor te zorgen dat in het onderhoudsprogramma rekening wordt gehouden met de instructies voor permanente luchtwaardigheid die zijn opgenomen in de certificeringsspecificaties voor standaardwijzigingen en –reparaties.

M.A.304 Gegevens voor wijzigingen en reparaties

Deze paragraaf wordt gewijzigd om de certificeringsspecificaties op te nemen die door het Agentschap worden uitgebracht voor standaardwijzigingen en –reparaties.

M.A.502 Onderdelenonderhoud

Deze paragraaf wordt gewijzigd om de voorwaarden vast te stellen waaronder de in 21A.307(b) bedoelde onderdelen moeten worden onderhouden, en om toe te lichten dat deze onderdelen na onderhoud niet in aanmerking komen voor de afgifte van een EASA-formulier 1.

M.A.613 Bewijs van vrijgave voor gebruik voor onderdelen

Deze paragraaf wordt gewijzigd om toe te lichten dat de in 21A.307(b) bedoelde onderdelen na onderhoud niet in aanmerking komen voor de afgifte van een EASA-formulier 1.

M.A.614 Onderhoudsgegevens

Paragraaf (b) wordt gewijzigd om de paragraaf verenigbaar te maken met gegevens die worden gebruikt voor standaardwijzigingen en –reparaties waarvoor de goedkeuringsprocedure van deel 21 niet wordt gevolgd.

M.A.710 Beoordeling van de luchtwaardigheid

De bewoording van paragraaf (a) (6) wordt gewijzigd om te zorgen voor overeenstemming met het concept van standaardwijzigingen en –reparaties.

M.A.802 Bewijs van vrijgave voor gebruik voor onderdelen

Deze paragraaf wordt gewijzigd om toe te lichten dat de in 21A.307(b) bedoelde onderdelen na onderhoud niet in aanmerking komen voor de afgifte van een EASA-formulier 1.

M.A.902 Geldigheid van het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid

De bewoording van paragraaf (b) (5) wordt gewijzigd om te zorgen voor overeenstemming met het concept van standaardwijzigingen en –reparaties.

23. Deel 145

145.A.42 Aanvaarding van onderdelen

Paragraaf (a) wordt gewijzigd om de in 21A.307(c) bedoelde onderdelen op te nemen en om de voorwaarden vast te stellen waaronder deze onderdelen kunnen worden geïnstalleerd.

145.A.50 Certificering van het onderhoud

Deze paragraaf wordt gewijzigd om toe te lichten dat de in 21A.307(b) bedoelde onderdelen na onderhoud niet in aanmerking komen voor de afgifte van een EASA-formulier 1.

145.A.55 Onderhoudsadministratie

Paragraaf (b) wordt gewijzigd om de paragraaf verenigbaar te maken met voor standaardwijzigingen en –reparaties gebruikte gegevens.

145.A.65 Veiligheids- en kwaliteitsbeleid, onderhoudsprocedures en kwaliteitsstelsel

De bewoording van paragraaf (b) wordt gewijzigd om te zorgen voor overeenstemming met het concept van standaardwijzigingen en –reparaties.

Keulen, 18 maart 2011

P. GOUDOU
Directeur

AANHANGSEL: Reacties op CRD 2008-07

(1) Eén natuurlijke persoon heeft het volgende opgemerkt:

- Het is spijtig dat het aanvankelijke concept voor een betere regelgeving alleen tot aanpassingen van de huidige voorschriften van deel 21 heeft geleid. Deze voorstellen zijn niet zonder verdienste, maar bieden geen uitkomst voor de algemene luchtvaart. Een minder bureaucratisch nationaal stelsel, zoals het "deutsche Luftrecht" of een uitbreiding van bijlage II tot een maximaal startgewicht (MTOW) van 2 000 kg, zou voor de algemene luchtvaart beter zijn geweest.

Reactie: Het Agentschap stelde in het CRD dat de voorgestelde wijzigingen binnen deel 21 duidelijk niet voor een definitieve oplossing zorgen. Daarom zal er een vervolg komen om te beoordelen op welke punten de basisverordening zou moeten worden gewijzigd. Die wijzigingen zouden in de trant van het gegeven commentaar kunnen zijn. Een wijziging op het niveau van de basisverordening vergt waarschijnlijk enige tijd.

- Het huidige concept van aparte voorschriften voor ontwerp, productie, licenties, onderhoud en activiteiten wordt niet geschikt geacht voor de algemene luchtvaart. Het maakt de voorschriften ondoorzichtig en veel te omslachtig voor de bij de algemene luchtvaart betrokken mensen en organisaties. Waarom is het niet mogelijk specifieke voorschriften op te stellen voor de algemene luchtvaart, terwijl het wel mogelijk is nieuwe technische normen in te voeren voor specifieke gewichtsklassen?

Reactie: Het gevolg van de voorgestelde wijziging binnen de huidige basisverordening is dat de beginselen niet kunnen veranderen. Daarom blijven de afzonderlijke voorschriften voor ontwerp en productie bestaan.

- **Vergoedingen en rechten** zijn nog altijd van toepassing en te hoog voor organisaties in de algemene luchtvaart. Voorgesteld wordt om voor de financiering gebruik te maken van kleine vergoedingen uit vliegtickets – zoals dat in de VS gebeurt. Met een dergelijk systeem kan het EASA-stelsel worden gefinancierd zonder dat dit tot een aanmerkelijke prijsstijging van vliegtickets leidt.

Reactie: Het Agentschap zal de suggestie ter overweging voorleggen aan de Commissie.

- **Bewijs van bekwaamheid voor ontwerp.** De invoering van het certificeringsprogramma wordt als een verbetering beschouwd, mits het tot een minimum beperkt blijft. AP-DOA was aanvankelijk eveneens een relatief onbureaucratisch systeem, maar wordt soms zodanig toegepast dat het ongeschikt wordt voor kleine projecten. Verder wordt voorgesteld een ontwerpgoedkeuring voor natuurlijke personen in te stellen in plaats van een DOA voor organisaties.

Reactie: Het Agentschap beseft dat de huidige uitvoering van de voorschriften voor ontwerporganisaties te veel van een organisatie in de algemene luchtvaart zouden kunnen eisen. Daarom stelt het Agentschap in CRD 2008-07 voor om aanvaardbare middelen van naleving (Acceptable Means of Compliance – AMC) voor DOA te ontwikkelen waarmee conformiteit eenvoudiger kan worden aangetoond. Het voordeel daarvan zou zijn dat erkende ontwerporganisaties kunnen beschikken over volledige bevoegdheden. Het voorstel van een ontwerpgoedkeuring voor natuurlijke personen is in deze fase niet overwogen, omdat de benadering van EASA erkenningen van organisaties betreft.

- **Onderdelen waarvoor geen EASA-formulier 1 nodig is.** Dit wordt als een goede ontwikkeling beschouwd.

Vraag: Waarom is er een goedkeuring nodig voor de installatie van goedgekeurde apparatuur wanneer de installatievoorschriften al begrepen zijn in die goedkeuring? De procedure en kosten van installatiegoedkeuring belemmeren de invoering van moderne apparatuur zoals FLARM, waarmee de veiligheid zou kunnen worden verbeterd. Hoeveel ongevallen hebben tegenwoordig een technische oorzaak?

Reactie: Het Agentschap dankt de commentator voor zijn ondersteuning van het voorstel. Het Agentschap meent dat de installatie van "standaardwijzigingen" inderdaad eenvoudiger zou moeten worden gemaakt voor de algemene luchtvaart. Daarom is dit opgenomen in het voorstel (zie volgende paragraaf). Het is het ermee eens dat de meeste ongevallen in de algemene luchtvaart toe te schrijven zijn aan operationele oorzaken.

- **Standaardwijzigingen en -reparaties.** In beginsel wordt deze ontwikkeling ondersteund. De invulling ervan lijkt evenwel te resulteren in een bureaucratische oplossing. AC 43-13 van de FAA is een pragmatisch document en de behoefte aan een nieuwe certificeringsspecificatie (CS) wordt niet gesteund.

Reactie: Het Agentschap stelt voor nieuwe CS voor standaardwijzigingen en –reparaties in te voeren op basis van gegevens uit AC 43-13 van de FAA. De CS heeft echter niet de rechtspositie van de Advisory Circular van de FAA, omdat de CS uitgebreid ingaan op reparaties en wijzigingen waarvoor geen goedkeuringsprocedure nodig is. De procedure om deze CS tot stand te brengen en uit te brengen lijkt wellicht bureaucratisch; zo kan het Agentschap echter goedgekeurde ontwerpen binnen zijn bevoegdheid publiceren die kunnen worden ingevoerd zonder dat goedkeuring van elke standaardwijziging of –reparatie nodig is.

(2) De reacties van de British Gliding Association en de European Gliding Union waren identiek:

Standaardwijzigingen en -reparaties. Deel 21, zelfs in de voor LSA's gewijzigde vorm, gaat uit van het simplistische juridische standpunt dat ELKE aan een luchtvaartuig aangebrachte wijziging, hoe klein ook, van invloed is op de basis voor typecertificering waarop de beoordeling van de luchtwaardigheid rust. De volledige procedure, met inbegrip van DOA, wordt toegepast voor de realisering van sportapparatuur, hetgeen duur en onjuist is, gezien de volstrekt minimale gevolgen voor de veiligheid. De maatregel die in de NPA wordt geboden middels de voorgestelde CS – Standaardwijzigingen en -reparaties is zeer welkom maar zou gepaard kunnen gaan met andere maatregelen, bijvoorbeeld:

- o zodanige herdefiniëring binnen ELA dat een bepaalde beperkte wijzigingsklasse kan worden uitgevoerd naar inzicht van de eigenaar, onderhoudsorganisatie, plaatselijke vereniging of nationale luchtvaartautoriteit;
- o ruimere vrijheden binnen deel 21 – hoofdzakelijk middels AMC-richtsnoeren;
- o aanvullende, meer passende richtsnoeren voor nationale luchtvaartautoriteiten middels voorschriften van de raad van beheer in deel 21;
- o minimalistische optie van een nieuwe DOA-accreditatie om dergelijke wijzigingen economisch en proportioneel door te voeren;
- o erkenning dat deze activiteit in feite beter aansluit bij het concept van permanente luchtwaardigheid volgens deel M en dat de bevoegdheden van een organisatie volgens deel M in deze gevallen als aanvaardbaar beschouwd zouden kunnen worden;
- o aanneming "en bloc" van bestaande richtsnoeren in de nieuwe CS – Standaardwijzigingen en –reparaties.

Het primaire aandachtspunt is nog altijd het laagste veranderingsniveau dat aanleiding is voor wijziging. Op dit moment is zelfs bij verplaatsing van een instrument binnen hetzelfde paneel een geringe wijziging nodig. Hoe het niveau waarop een "herziene installatie" de status van een "geringe" wijziging rechtvaardigt, moet worden gedefinieerd, blijft onderwerp van discussie.

Reactie: Het Agentschap erkent dat de voorgestelde wijziging van deel 21 en de invoering van een nieuwe CS voor standaardwijzigingen en –reparaties zo hun beperkingen hebben, omdat daardoor het beginsel van goedkeuring van alle wijzigingen niet verandert. Dat is evenwel toe te schrijven aan de huidige basisverordening. Het is de bedoeling dat in fase 2 voor een betere regelgeving voor de algemene luchtvaart in het kader van taak BR.010 wordt gekeken naar mogelijkheden zoals de commentator voorstelt. Anderzijds ontstaat er met de voorgestelde wijziging van deel 21 en de invoering van standaardwijzigingen en –reparaties een minder omslachtige procedure voor wijzigingen die goedkeuring behoeven, dankzij de gemeenschappelijke en gestandaardiseerde invoering van wijzigingen.

Bewijs van bevoegdheid voor goedkeuring (DOA, POA en DOA/POA). De onderverdeling in de regelgeving naar ontwerp, initiële luchtwaardigheid, permanente luchtwaardigheid, reparatie en onderhoud heeft geleid tot een groot aantal goedkeuringen, wat weliswaar terecht is voor grote luchtvaartuigen en ondernemingen, maar buitenproportioneel is voor verenigingen, kmo's en huisindustrieën op het gebied van LSA's en algemene luchtvaart. De NPA stelt de volgende maatregelen voor, die niet voorzien in de basisbehoefte van eenvoud maar diverse doelen nastreven.

Aangepast certificeringsprogramma – Dit biedt ontwerpers kennelijk de mogelijkheid eerst te ontwerpen in de hoop op erkenning achteraf, wanneer er voldoende voortgang en vertrouwen is. Deze flexibiliteit lijkt alleen de volgorde van indiening van aanvragen van erkenning te wijzigen, zonder gevolgen voor de werkdruk in algemene zin. Het wordt betreurd dat voor TC-wijzigingen ook niet wordt gekozen voor het alternatieve concept.

Bewijs van bekwaamheid voor productie. Het CRD gaat in algemene bewoordingen in op de vereenvoudiging van de procedure, zonder specifieke beschrijvingen.

Reactie: Er zijn geen vereenvoudigingen van het voorschrift voor POA, maar het Agentschap zal AMC's opstellen om conformiteit eenvoudiger te kunnen aantonen voor ELA1 en ELA2.

Gecombineerde DOA/POA. Van alle maatregelen op het punt van "bewijs van bekwaamheid" is deze de meest veelbelovende. Er is echter een gerede kans dat het effect ervan verloren gaat als een NAA niet meewerkt met het EASA. Welke invulling wordt gegeven aan de rollen van NAA's en het EASA in de vereenvoudigde procedure?

Er wordt opgemerkt dat veel Europese zweefvliegtuigbouwers die voorheen waren geaccrediteerd met een volledige nationale erkenning, sindsdien niet erkend zijn volgens deel 21, vermoedelijk vanwege een combinatie van complexiteit en uitgaven in het stelsel van deel 21. Mag worden verwacht dat zij via een of meer van bovenstaande opties versneld erkend kunnen worden? Vanuit ons gezichtspunt als sportvliegvereniging achten wij de gecombineerde DOA/POA-procedure de meest kansrijke kandidaat.

Reactie: De idee achter het certificeringsprogramma is om typecertificering mogelijk te maken zonder dat een DOA of AP-DOA voor ELA1 nodig is. Erkend wordt dat dit aanvankelijk alleen zal leiden tot een vereenvoudiging van de initiële typecertificering en niet zal voorzien in de DOA-bevoegdheden die de last voor permanente ondersteuning van het typecertificaat zouden verlagen. Daarom worden vereenvoudigde AMC's opgesteld voor de verkrijging van DOA.

Opmerking: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde

erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

Onderdelen zonder formulier 1. Het CRD-voorstel ter beperking van het toepassingsgebied voor onderdelen die kunnen worden vrijgegeven zonder EASA-formulier 1, is onvoldoende onderbouwd. De bewering dat het nodig zou zijn een regeling tot stand te brengen die raakvlakken heeft met de commerciële luchtvaart, is logisch noch redelijk.

De vervaardiging van passende cascovervangingsonderdelen en plaatselijke draagconstructies uit op passende wijze verkregen grondstoffen, wordt meer dan voldoende gecontroleerd door de gekwalificeerde onderhoudsorganisaties en verantwoordelijke CA-functionarissen volgens deel M. Het adequaat bijhouden van gegevens over de oorsprong van commercieel gekwalificeerde artikelen in werkbladen en onderhoudslogboeken en de vervaardiging van kleinere casco-onderdelen volgens de aanbevelingen van de fabrikant, gebeurt nu al in het kader van deel M en is alleszins afdoende om te beantwoorden aan de veiligheidsbehoeften van de sector en om in zeldzame gevallen een luchtvaartuig opnieuw commercieel te exploiteren.

Voor de recreatieve en algemene luchtvaart geschikte voorschriften zijn volledig afhankelijk van de gedetailleerde uitvoering van deze richtsnoeren en van het toepassingsgebied van deze vrijheden.

Reactie: Het voorstel voor onderdelen zonder EASA-formulier 1 reikt verder dan onderdelen die voor onderhoud worden vervaardigd. Het betreft alle onderdelen behalve onderdelen en uitrustingsstukken met een beperkte levensduur, onderdelen van de primaire structuur en onderdelen van de stuurorganen. De beperkingen van het toepassingsgebied zijn bedoeld om de veiligheidsrisico's te beperken en gebruik in commerciële toepassingen mogelijk te maken.

Gekwalificeerde instanties (Qualified Entities - QE). Het voorzien in mogelijkheden voor het midden- en kleinbedrijf en sportvliegverenigingen om een QE-rol te vervullen, is een belangrijke en welkome ontwikkeling, omdat hierdoor de algemene administratieve lasten kunnen worden verminderd. Gevreesd wordt dat de complexiteit van de regelgeving en het mogelijke gebrek aan betrokkenheid van bestuurszijde de voordelen van de rol als QE teniet kunnen doen. Die voordelen zijn zeer nuttig voor de recreatieve en algemene luchtvaart in het algemeen en de aanvragers in het bijzonder. De QE zou maximale vrijheid moeten genieten in de keuze van de rol en slechts één overheidsinstantie als aanspreekpunt moeten hebben. De commerciële levensvatbaarheid van de werking van de QE moet zorgvuldig worden bekeken.

Reactie: Wij erkennen de onzekerheid rond de QE-procedure voor het Agentschap en stellen daarom voor de huidige regelgevingsstructuur van DOA de vereenvoudigde AMC voor.

Toekomstige vereisten van de autoriteit AR GEN.205 (zie CRD bij NPA 2008-22(b) en 2009-02(d) van 4 oktober 2010) zouden bepalen hoe bevoegde autoriteiten QE kunnen gebruiken. Een en ander zou van toepassing worden op POA wanneer de toepasselijke voorschriften uit deel 21 worden omgezet naar deel AR. Het advies daarvoor wordt verwacht in 2013 (zie regelgevingstaak MDM.060).

(3) CAA NL:

(Blz. 6, punt 1) Betwijfeld wordt of het voorstel om luchtvaartuigen via de operationele voorschriften te beperken in de zin van het gegevensblad van de typecertificering (TCDS – Type Certification Data Sheet), haalbaar is zonder een enorm aantal TCDS's van historische gecertificeerde luchtvaartuigen van vóór het EASA te moeten wijzigen. In een aantal TCDS's zal

niet specifiek melding worden gemaakt van toepasselijkheidsbeperkingen vanuit de luchtwaardigheidsvoorschriften.

Reactie: De indruk bestaat dat er sprake is van een misverstand over de strekking van het CRD. Aangezien de kwestie van het typecertificaat voor motoren en propellers naar verwachting te beperkend zou zijn, stelde de groep als oplossing het gebruik van een RTC voor. Destijds werd de bezorgdheid geuit dat een RTC het operationele gebruik zou kunnen beperken tot commerciële exploitatie. Volgens de ontwerpexploitatievoorschriften dient voor het luchtvaartuig een certificaat van luchtwaardigheid of een beperkt certificaat van luchtwaardigheid te worden verkregen en zijn er geen algemene exploitatiebeperkingen, behalve die welke zijn opgenomen in het gegevensblad. Het gebruik van RTC zou derhalve geen gevolgen hebben. Aan wijziging van bestaande TCDS's achteraf wordt niet gedacht.

CS-VLA. Voorgesteld wordt CS-VLA te wijzigen naar 900 kg, overeenkomstig CS-22.

Reactie: Dit commentaar zal worden meegenomen in specifieke regelgevingstaak VLA.008.

(Blz. 11) Er bestaat geen steun voor dat beperkte en vereenvoudigde certificeringsprocedures voor door 'amateurs' vervaardigde vervangingsonderdelen aanvaardbaar zouden zijn voor luchtvaartuigen die worden gebruikt voor CAT.

Reactie: Het Agentschap blijft van mening dat een passend veiligheidsniveau gewaarborgd blijft, aangezien deze onderdelen niet de primaire structuur, stuurorganen of onderdelen van een beperkte levensduur betreffen.

(Blz. 14, bovenaan) Het is niet duidelijk hoe EASA zou kunnen fungeren als vertegenwoordiger van het land van ontwerp voor in de VS ontworpen luchtvaartuigen zonder dat het typecertificaat en de ontwerpverantwoordelijkheden overeenkomstig de ICAO formeel zijn overgedragen.

Reactie: Het Agentschap moet de kwestie van land van ontwerp nader onderzoeken, omdat de LSA-klasse in de VS geldt tot 600/650 kg en deze RTC dus niet ICAO-conform zouden zijn. Bijlage 8 bij deel 5 bepaalt immers een ondergrens van 750 kg en ICAO-bijlage 8 gaat alleen over typecertificaten.

CAA-NL heeft de volgende opmerkingen over de uiteindelijke tekst van deel 21:

21A.98 Standaardwijzigingen Zoals paragraaf (a) nu is geformuleerd, kunnen de standaardwijzigingen niet worden gebruikt voor zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen met een maximale startmassa (MTOM) van meer dan 2 000 kg, maar wel voor luchtvaartuigen volgens CS-23 met een MTOM van minder dan 5 700 kg. Het lijkt logisch deze mogelijkheid niet te bieden voor alle zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen met een MTOM van minder dan 5 700 kg.

Voorgestelde tekst:

Toepasselijkheid: Deze paragraaf is alleen van toepassing op vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa (MTOM) van minder dan 5 700 kg, hefschroefvliegtuigen met een MTOM van minder dan 3 175 kg, zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen met een MTOM van minder dan 5 700 kg, en ballonnen en zeppelins volgens paragraaf 21A.14(b) of 21A.14(c).

Reactie: Het Agentschap verwacht niet dat er standaardwijzigingen van toepassing zijn op dergelijke zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen waarvan het ontwerp aanmerkelijk anders is dan dat van de zweefvliegtuigen van dit moment.

21A.307 Geschiktheid van onderdelen en uitrustingsstukken voor installatie

De voorgestelde wijziging van het toepassingsgebied van onderdelen zonder EASA-formulier 1 is niet terug te vinden in de uiteindelijke tekst van 21A.307(b) en (c).

Reactie: Aanvaard. Paragraaf (c) was ten onrechte gehandhaafd en wordt geschrapt.

21A.353 Aanvaardbaarheid

De zinnen in (b)5 en (b)6 zijn niet duidelijk.

Voorgestelde tekst:

(b) Voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en productieorganisatie, dient de aanvrager in het bezit te zijn van of een aanvraag te hebben ingediend voor:

5. a) met betrekking tot een bepaald werkgebied, een erkenning overeenkomstig dit subdeel die gepast is om aan te tonen dat zijn product voldoet aan een specifiek ontwerp. Punt 6 schrappen.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.359 Ontwerpborgingssysteem

(a) Het ontwerpborgingssysteem moet een **gedocumenteerd** systeem zijn. In de eerste zin moet voor "ontwerpborgingssysteem" het woord "gedocumenteerd" komen te staan.

(a)2. De te verrichten taken dienen in overeenstemming met dit deel te zijn, evenals die welke als houder van de ontwerpgoedkeuring worden uitgeoefend, 21A.3 enz. "Subdeel" moet worden vervangen door "deel".

(b) De tekst voor de afgifte van een conformiteitsverklaring aan het agentschap moet hier luiden zoals in 21A.239(b). Deze verklaring is vereist in 21A.381(b) en 21A.385(d).

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.361 Productiekwaliteitssysteem

(a) Het kwaliteitssysteem moet een gedocumenteerd systeem zijn. In de eerste zin moet voor "kwaliteitssysteem" het woord "gedocumenteerd" komen te staan.

(b) (ix) Dit kan worden geschrapt, aangezien de erkende organisatie de aanvrager of de houder van de ontwerpgoedkeuring is.

(b) laatste zin: Hier wordt alleen verwezen naar onderdelen met een beperkte levensduur, terwijl in 21A.307 ook in het bijzonder wordt ingegaan op onderdelen van de primaire structuur of stuurorganen, die gewoonlijk als veiligheidskritische onderdelen worden aangemerkt.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning

als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.363 Handboek

Alle paragrafen: omwille van de samenhang en duidelijkheid dient te worden verwezen naar de juiste paragrafen van 21A.365, zoals is gedaan in 21A.143.

(a)11. Een beschrijving van de organisatorische herziening en het **kwaliteits**systeem en bijbehorende procedures. "Systeem" veranderen in "kwaliteitssysteem". Zoals gezegd in paragraaf 4 van bladzijde 8 van het document is de voorgestelde versoepeling voor het productiegedeelte van de erkenning niet gehandhaafd, en is ook in 21A.361 een kwaliteitssysteem vereist.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.365 Erkenningseisen

(c)2. Vervang "subdeel" door "deel", aangezien de organisatie moet blijven voldoen aan alle voorschriften van deel 21.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.367 Wijzigingen in de erkende organisatie

(a) Nadat een erkenning als organisatie is afgegeven, ... elke wijziging in de organisatie, in het bijzonder wijzigingen van de ontwerpborging of organisatorische herziening en kwaliteitsystemen Voeg in "en kwaliteitsystemen"; zie onder 21A.363(b)11 voor de reden.

De tekst van 21A.147(b) invoegen, aangezien de CA of het Agentschap kan besluiten gebruik te maken van deze mogelijkheid tijdens wijzigingen van de organisatie.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.381 Ontwerpbevoegdheden

De zinnen in (c)4 en 5 zijn niet duidelijk.

(c)6 is niet in overeenstemming met 21A.710(a). De tekst moet worden afgestemd op 21A.263(c)6 en 7.

(d) Dit deel kan worden geschrapt, aangezien dit al wordt geregeld in 21A.47.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.383 Productiebevoegdheden

(c) De referentie naar 21A.307 moet worden geschrapt, overeenkomstig 21A.163(c).

(e) Hierin moeten de bevoegdheden tot afgifte van een vliegvergunning worden opgenomen. De tekst moet worden afgestemd op 21A.163(e). Dat betekent dat er in 21A.711 een verwijzing naar deze paragraaf moet worden opgenomen.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.385 Verplichtingen van de houder

(j)1 Het begin als volgt veranderen: "Onder het in i) bedoelde systeem dienen alle gevallen te zijn begrepen waarin" Aangezien de organisatie zowel de houder van een erkenning als ontwerporganisatie als de productieorganisatie is, is dit een interne kwestie.

(j)2 Vanaf "Indien de houder van de gecombineerde" : dit kan niet zo zijn, aangezien deze erkenning alleen mogelijk is voor organisaties die in het bezit zijn van, of een aanvraag hebben ingediend voor erkenning als ontwerporganisatie. Tekst dient te worden geschrapt.

(k) Schrappen, niet mogelijk.

(n) Verwijzing naar 21A383(f) is niet juist, want (f) bestaat niet.

(o) De tekst van de huidige paragraaf 21A165(k) invoegen. Dit is nodig voordat een vliegvergunning kan worden afgegeven.

Reactie: Het Agentschap concludeerde uit de reacties op het CRD en de reacties op dit advies in het kader van de interne raadpleging dat het nieuwe subdeel L voor de gecombineerde erkenning als ontwerp- en als productieorganisatie moet worden ingetrokken. Er werd geconcludeerd dat dit nieuwe deel geen voordelen zou opleveren en dat bovendien al was voorzien in de mogelijkheid van deze erkenningen door het Agentschap, bij toepassing van artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening.

21A.436 Standaardreparaties

Zie opmerking onder 21A.98.

Reactie: Niet aanvaard. Zie reactie op 21A.98.

21A.711(b) en (c)

Er dient een verwijzing naar 21A.381 en 21A.385 te worden opgenomen.

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

(4) DGAC France

Om te beginnen heeft DGAC-France het ELA-project sterk ondersteund. DGAC-France is bijzonder ingenomen met CRD 2008-07, deel I, en steunt de voorstellen van EASA.

De hele algemeeneluchtvaartgemeenschap wacht op de uitvoering van het ELA-project. Aangezien met sommige ELA-programma's al een begin is gemaakt, moeten de voorschriften, de certificeringsprocedure en de AMC er zo snel mogelijk komen met het oog op de uitvoering van deze programma's en normalisatie in Europa.

Reactie: Het Agentschap bedankt DGAC-France voor de ondersteuning. Een door DGAC-France verstrekte actielijst zal worden gebruikt om het vervolg van MDM.032 en BR.010 te organiseren.

Op bladzijde 5/28 staat dat de houder van het typecertificaat een aanvraag moet indienen voor het ELA-stelsel. Wij begrijpen het concept waar het gaat om nieuwe producten. De mogelijkheid gebruik te maken van de ELA-voorschriften zou voor gebruikte producten echter moeten worden overgelaten aan de eigenaar van het luchtvaartuig.

Reactie: Deze opmerking is terecht. Volgens de voorgestelde bewoording van deel 21 zou de toepasselijkheid niet beperkt zijn tot nieuwe luchtvaartuigen of houders van een typecertificaat.

Technische voorwaarden voor motoren en propellers

Op bladzijde 5/28, onder (a)2, wordt ernaar verwezen, terwijl zij niet bestaan. Voor normalisatiedoeleinden moeten zij worden gepubliceerd door EASA.

Reactie: Aanvaard. In het kader van de taak in fase 2 zouden deze technische voorschriften moeten worden gespecificeerd en gepubliceerd. Op dit moment bestaan zij alleen voor zweefvliegtuigen en VLA's in de respectieve luchtwaardigheidsnormen. (Subdelen H en J van CS-22 en verwijzing in CS-VLA naar deze subdelen)

Harmonisatie CS-VLA / CS-22

Op de bladzijden 6/28 en 7/28, onder (b)2 (tweede en vierde opsommingstekenen) staan voor CS-VLA en CS-22 verschillende waarden voor de maximale massa. Voor beide dient de waarde 900 kg te zijn.

Reactie: Dit commentaar zal worden meegenomen in de specifieke regelgevingstaak.

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

De EFLEVA stelt dat het lastig is commentaar te geven op het CRD, deel I, zonder de gedetailleerde commentaren.

Fase 2, taak BR.010, wordt gesteund, zij het dat het daarvoor heel laat is.

De federatie is het ermee eens dat er geen typecertificaat nodig is voor motoren en propellers voor bepaalde ELA's.

EFLEVA is het eens met en verwelkomt het voorstel om de maximale massa van ELA1 te verhogen tot 1 200 kg.

EFLEVA ondersteunt de invoering van deze nieuwe CS en de herzieningen van bestaande CS's. Zij wijst evenwel nadrukkelijk op de behoefte van de sector aan spoedige publicatie.

EFLEVA verwelkomt het voorstel van het Agentschap om vereenvoudigde manieren van conformiteit met deel 21, subdeel J, toe te staan, aangezien het Agentschap zo minder betrokken hoeft te zijn bij de goedkeuring van wijzigingen en reparaties, en de kosten dienovereenkomstig afnemen.

EFLEVA is het eens met het concept van de gecombineerde DOA/POA-certificering als dat leidt tot lagere kosten voor kleine ontwerp- en productieondernemingen.

EFLEVA ondersteunt het concept van de toewijzing van bepaalde certificeringstaken aan gekwalificeerde instanties (QE's). Zij vreest evenwel dat de aanbestedingsprocedure middels kennisgeving op de EASA-website niet geschikt is, en dat er andere manieren nodig zijn om potentiële inschrijvers aan te trekken.

EFLEVA steunt het voornemen van het Agentschap om de regelgeving met die van de VS te harmoniseren op het punt van de luchtwaardigheidsvoorschriften voor LSA's. Volgens de voorstellen in het CRD kunnen EU-luchtvaartuigen via een betrekkelijk eenvoudig traject worden uitgevoerd naar de VS, maar gelden extra certificeringsvoorschriften voor luchtvaartuigen die uit de VS naar de EU worden uitgevoerd. Dat leidt tot extra kosten voor fabrikanten in de VS en werpt een onnodige hindernis op voor de verkoop van luchtvaartuigen uit de VS in de EU.

EFLEVA verwelkomt het voorstel om een nieuwe CS in te voeren voor standaardwijzigingen en –reparaties volgens (AC)43-13. EFLEVA zou er nogmaals bij het Agentschap op willen aandringen om deze CS snel in te voeren, omdat de kosten van de goedkeuring van wijzigingen en reparaties dan kunnen worden beperkt of vermeden.

Reactie: Het Agentschap bedankt de commentator voor zijn steun en heeft de diverse vervolgtaken (bv. MDM.032(d) en BR.010) voorgesteld overeenkomstig het gepubliceerde regelgevingsplan. Wij onderzoeken hoe, waar mogelijk, vaart kan worden gemaakt met deze taken.

(6) European Sailplane Manufacturers

European Sailplane Manufacturers zegt teleurgesteld te zijn over de thans voorgestelde wijziging in verband met taak MDM.032, omdat die te lang heeft geduurd en omdat daarmee niet het einddoel kan worden bereikt dat zozeer nodig is voor de algemene luchtvaart.

Er wordt opnieuw opgemerkt dat er iets gedaan moet worden aan de verordening betreffende vergoedingen en rechten voor de algemene luchtvaart, omdat die voor haar nadelig is.

Bewijs van bekwaamheid voor ontwerp. De huidige opties, het certificeringsprogramma, alternatieve procedures voor DOA (AP-DOA) en de volledige DOA worden niet gewijzigd door dit voorstel en bieden de sector derhalve geen soelaas. Omdat een volledige DOA nog steeds als te duur wordt gezien, wordt voorgesteld de AP-DOA uit te breiden met enkele bevoegdheden als stimulans om te beginnen met AP-DOA en mogelijk later te kiezen voor volledige DOA.

Reactie: Het Agentschap beseft dat de huidige uitvoering van de voorschriften voor ontwerporganisaties te veel van een organisatie in de algemene luchtvaart zouden kunnen eisen. Daarom stelt het Agentschap in CRD 2008-07 voor om aanvaardbare middelen van naleving voor DOA te ontwikkelen waarmee conformiteit eenvoudiger kan worden aangetoond. Het voordeel daarvan zou zijn dat erkende ontwerporganisaties de beschikking krijgen over volledige bevoegdheden.

Standaardwijzigingen en -reparaties. De invoering van standaardwijzigingen en –reparaties wordt gesteund, maar het is niet helemaal duidelijk waarom er een nieuwe CS nodig zou zijn. De invoering zou zo snel mogelijk en pragmatisch moeten verlopen. De European Sailplane Manufacturers bieden hun steun aan bij dit werk.

Reactie: Het Agentschap stelt voor nieuwe CS voor standaardwijzigingen en –reparaties in te voeren op basis van gegevens uit AC 43-13 van de FAA. De CS heeft echter niet de rechtspositie van de Advisory Circular van de FAA, omdat de CS uitgebreid ingaan op reparaties en wijzigingen waarvoor geen goedkeuringsprocedure nodig is. De procedure om deze CS tot stand te brengen

en uit te brengen lijkt wellicht bureaucratisch; zo kan het Agentschap echter goedgekeurde ontwerpen binnen zijn bevoegdheid publiceren die kunnen worden ingevoerd zonder dat goedkeuring van elke standaardwijziging of –reparatie nodig is. Dit zal de uitvoering naar verwachting vereenvoudigen.

Wijzigingen van CS-LSA. De invoering van specifieke CS volgens de ASTM-normen voor LSA's wordt ondersteund. Deze nieuwe norm zou duidelijk van toepassing moeten zijn op deze luchtvaartuigen en geen aanleiding mogen geven tot dubbelzinnigheid ten aanzien van de toepasselijkheid van andere luchtwaardigheidsnormen, zoals CS-VLA of CS-22.

Reactie: CS-LSA is alleen van toepassing op vleugelvliegtuigen en derhalve niet op zweefvliegtuigen. LSA-vleugelvliegtuigen zijn per definitie gemotoriseerde vleugelvliegtuigen die mogelijk goede zweefeigenschappen hebben, maar daarvoor niet zijn ontworpen.

Gekwalificeerde instanties. Een centrale en belangrijke klacht van de zweefvliegtuigfabrikanten is het gebrek aan personeel bij EASA en geaccrediteerde NAA's met een grondig inzicht in de kleine luchtvaart.

Heel vaak zijn de problemen van fabrikanten in onze sector niet het gevolg van verkeerde regelgeving, maar van de verkeerde toepassing van de regelgeving. QE's worden gezien als mogelijke oplossing voor dit gebrek aan de juiste houding tegenover en specifieke kennis van de kleine luchtvaart. Aan QE's zouden de volgende eisen moeten worden gesteld:

- de organisatie moet ervaring met en/of een achtergrond in kleine luchtvaart hebben;
- zo nodig dient de taal dezelfde te zijn als de moedertaal van de aanvrager;
- de trend naar nog meer papierwerk en administratieve procedures moet worden gekeerd;
- de scheiding van taken en goedkeuringen moet worden tegengegaan;
- idealiter zou de organisatie op alle producten en organisaties binnen dezelfde onderneming kunnen toezien;
- indien mogelijk zou de aanvrager het recht moeten hebben te kiezen waar deze taken moeten worden uitgevoerd;
- en ten slotte: de prijzen moeten betaalbaar zijn in vergelijking met standaard productprijzen.

Reactie: Wij erkennen de onzekerheid rond de QE-procedure voor het Agentschap en stellen daarom betreffende de huidige regelgevingsstructuur van DOA de vereenvoudigde AMC voor als snelle oplossing. Voornoemde voorschriften zijn vergelijkbaar met de beginselen van de NPA en wijzen op de potentiële voordelen van de inzet van QE's.

Onderdelen zonder formulier 1. De fabrikanten zouden de met dit concept gepaard gaande extra flexibiliteit verwelkomen, maar wijzen op de sterke afhankelijkheid van een gedetailleerde uitwerking in de AMC van het bewijs van conformiteit met goedgekeurde gegevens. De European Sailplane Manufacturers bieden hun steun aan bij het opstellen van deze AMC.

Reactie: Het aanbod het Agentschap te steunen wordt op prijs gesteld.

Een zweefvliegtuig is geen vleugelvliegtuig. De zweefvliegtuigfabrikanten zijn van mening dat dit advies dient toe te lichten dat een zweefvliegtuig geen vleugelvliegtuig is en dus geen complex gemotoriseerd luchtvaartuig is, in plaats van de definitie te wijzigen in de basisverordening.

Reactie: Wij begrijpen dat deze uitleg mogelijk is voor met een straalmotor aangedreven zweefvliegtuigen en zullen overwegen een toelichting op te nemen via AMC bij deel 21 (zie taak MDM.032(d)).

Typcertificaat luchtvaartuig zonder typcertificaat motor en/of propeller. De optie voor een beperkt TC wordt gesteund, maar een volwaardig TC zou mogelijk moeten zijn voor zweefvliegtuigen met niet gecertificeerde motoren en propellers. Dat zou de ontwikkeling van efficiëntere, geluidsarmere vormen van aandrijving bevorderen.

Reactie: Dit zal worden overwogen in het kader van taak BR.010.

(7) FAA

De FAA heeft het CRD doorgenomen en heeft geen opmerkingen.

Reactie: Genoteerd.

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

Onderdelen zonder formulier 1. De mogelijkheid voor ELA1 zou moeten worden uitgebreid met zweefvliegtuigen waarvan een club eigenaar is, en niet alleen moeten gelden voor de eigenaar.

Reactie: Een vergelijkbare uitleg als in deel M kan worden ingevoerd in de AMC.

Gekwalificeerde instanties. FFVV is voornemens QE te worden voor zweefvliegtuigen met een bepaald toepassingsgebied wanneer dat mogelijk zou worden. FFVV heeft bepaalde aandachtspunten en ideeën ten aanzien van de uitvoering waarmee de veiligheid kan worden verhoogd en de bureaucratie verminderd.

Reactie: Wij erkennen de onzekerheid rond de QE-procedure voor het Agentschap en stellen daarom betreffende de huidige regelgevingsstructuur van DOA de vereenvoudigde AMC voor als snelle oplossing.

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

Gekwalificeerde instanties. Er moeten volledige en ondubbelzinnige richtsnoeren komen voor de voor certificeringstaken noodzakelijke competenties. Wat betreft de functie van het bevestigen van conformiteit (gelijkwaardig aan de CVE-functie), moeten de vereiste kwalificaties en verantwoordelijkheden worden vastgesteld in de AMC's en richtsnoeren (GM - Guiding Material).

Reactie: Wij erkennen de onzekerheid rond de QE-procedure voor het Agentschap en stellen daarom betreffende de huidige regelgevingsstructuur van DOA de vereenvoudigde AMC voor als snelle oplossing.

Wijzigingen van CS-LSA. De exacte inhoud van de CS-LSA is onbekend, maar FOCA heeft uitgebreid commentaar bij de in de NPA bedoelde ASTM-normen, dat in deze reactie meer in detail is opgenomen.

Reactie: De CS-LSA zijn gebaseerd op de toepasselijke ASTM-norm aangevuld met voorschriften en AMC's ter ondersteuning van het aantonen van conformiteit. De CS-LSA maken deel uit van CRD 2008-07, deel II.

FOCA heeft de volgende opmerkingen over de uiteindelijke tekst van deel 21:

21A.14

a) In deel 21, 21A.14(b) staat nu "...vaste of instelbare schuine propeller".

De doorgehaalde tekst in het CRD is "...vaste of variabele schuine propeller"

De nieuwe tekst in het CRD is "...vaste of variabele schuine propeller"

De tekst in het CRD moet overeenkomen met de huidige tekst in deel 21.

Reactie: Aanvaard. De wijziging van deel 21 als gevolg van wijzigingsverordening nr. 1194/2009 was niet verwerkt in het CRD.

b) 21A.14(b) en 21A.14(c) van het voorstel specificeren de toepasselijkheid op vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa tot 2 000 kg / 1 200 kg die niet zijn geclassificeerd als complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen. Volgens artikel 3, onder j, van de basisverordening worden vleugelvliegtuigen met een MTOM van minder dan 2 000 kg / 1 200 kg echter automatisch geclassificeerd als niet-complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen. Voorgesteld wordt de tekst "die niet zijn geclassificeerd als complexe motoraangedreven luchtvaartuigen" te schrappen uit 21A.14(b) en 21A.14(c).

Reactie: De verwijzing naar complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen moet worden gehandhaafd, omdat straalaandrijving op zich al voldoende is voor een classificering als "complex".

c) 21A.14(c) van het voorstel betreft:

7. een zuigermotor;

9. een propeller.

Dat is een aanzienlijke versoepeling van het huidige voorschrift, aangezien voor het aantonen van de bevoegdheid voor certificering van deze producten kennelijk zou kunnen worden volstaan met de goedkeuring van een certificeringsprogramma, ongeacht bijvoorbeeld motorvermogen of propelleruitvoering (kennelijk kan een zuigermotor worden gecertificeerd volgens 21A.14(c) en vervolgens worden geïnstalleerd in een luchtvaartuig met een MTOM van meer dan 1 200 kg). Onzes inziens is dat niet juist en dient de toepasselijkheid van de punten 7 en 9 van 21A.14(c) beperkt te zijn.

Reactie: Aanvaard.

21A.307(b) en (c)

a) 21A.307 (b) en (c) lijken elkaar tegen te spreken: de tekst moet worden gewijzigd of toegelicht.

b) Volgens de voorgestelde tekst is het voorschrift beperkt tot gevallen onder de verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig bij installatie in zijn luchtvaartuig. Deze uitspraak roept diverse vragen op.

Stelt deze voorwaarde beperkingen aan wie het luchtvaartuig mag besturen?

Wat zou het toepasselijke voorschrift zijn voor een luchtvaartuig met een MTOM van minder dan 1 200 kg dat wordt ingezet door een vliegschool? Is dat 21A.307(a)?

Zo ja, dan zou dat niet juist zijn, want de opzet zou moeten zijn dat men kan verklaren dat een product vervaardigd is volgens goedgekeurde ontwerpgegevens en geschikt is voor veilige werking, zonder dat omslachtige voorwaarden voor de afgifte van een EASA-formulier 1 worden opgelegd.

Volgens de voorgestelde tekst van 21A.307(c) zouden alle onderdelen (met inbegrip van onderdelen en uitrustingsstukken met een beperkte levensduur, onderdelen van de primaire structuur en onderdelen van de stuurorganen) zijn toegestaan die zijn vervaardigd volgens goedgekeurde ontwerpgegevens onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig bij installatie in zijn luchtvaartuig. Hoewel wij de strekking van dit voorschrift

begrijpen, zijn wij van oordeel dat het in deze vorm verder reikt dan de oorspronkelijke bedoeling om voor enige versoepeling te zorgen. De voorgestelde benadering is naar ons oordeel disproportioneel, omdat ofwel 21A.307(a) van toepassing is (en in sommige gevallen te hoge eisen stelt), ofwel 21A.307(c) een zeer lage mate van conformiteit toestaat volgens het beginsel van de verantwoordelijkheid van de eigenaar. Het gevaar bestaat dat het systeem juridisch wel juist is (de eigenaar is verantwoordelijk), maar veiligheidstechnisch twijfelachtig is: in deze opzet kunnen vraagtekens worden gezet bij de doeltreffendheid van beoordelingen van de luchtwaardigheid voor conformiteitsdoeleinden, omdat de beoordeling bijvoorbeeld enige tijd na installatie van de onderdelen wordt uitgevoerd en de mate van controle tijdens de beoordeling beperkt is.

Daarom wordt het volgende voorgesteld:

— de versoepelingen van 21A.307(a) dienen niet beperkt te blijven tot onderdelen die zijn vervaardigd volgens goedgekeurde ontwerpgegevens onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig bij installatie in zijn luchtvaartuig;

— het Agentschap / de QE dient te worden betrokken bij de beoordeling van de conformiteit van onderdelen en uitrustingsstukken met een beperkte levensduur, onderdelen van de primaire structuur en onderdelen van de stuurorganen die zijn vervaardigd volgens goedgekeurde ontwerpgegevens onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig bij installatie in zijn luchtvaartuig. In dit verband wordt voorgesteld de FAA-definitie van een door de eigenaar / exploitant vervaardigd onderdeel volgens AC 20-62 over te nemen:

Een eigenaar / exploitant wordt geacht een onderdeel te hebben vervaardigd als hij heeft deelgenomen aan het proces betreffende ontwerp, vervaardiging of kwaliteit van dat onderdeel. Deelname aan het ontwerp van het onderdeel kan de vorm hebben van toezicht op de vervaardiging van het onderdeel of de verstrekking aan de fabrikant van het volgende: de ontwerpgegevens, de materialen waarmee het onderdeel wordt gemaakt, de fabricageprocessen, de montagemethoden of de kwaliteitscontroleprocedures;

— voor IFR-apparatuur waarvan de functie als veiligheidskritisch kan worden geclassificeerd (als gevaarlijk of catastrofaal geclassificeerde storingsvoorwaarden), dient hetzelfde beginsel te worden toegepast als voor onderdelen en uitrustingsstukken met een beperkte levensduur, onderdelen van de primaire structuur en onderdelen van de stuurorganen;

— er moet gebruik worden gemaakt van nationale erkenningen als productie-/onderhoudsorganisatie, mits er een kwaliteitsborgingssysteem van een fabrikant is (zie ook 21A.439) of er kan worden voorzien in versoepeling ingeval van de productie van een beperkte hoeveelheid, mits er voor de fabricage goedgekeurde gegevens worden gebruikt en conformiteit met goedgekeurde ontwerpgegevens wordt vastgesteld op een wijze die aanvaardbaar is voor het Agentschap / de QE, dat / die moet worden geïnformeerd over het productieproces, zodat een passende mate van betrokkenheid kan worden bepaald (bv. noodzaak van conformiteitsinspecties);

— in 21A.307 dient rekening te worden gehouden met mogelijke versoepeling voor luchtvaartuigen zonder certificaathouder (zie aanvullende opmerking achterin dit document).

Reactie: Paragraaf 21A.307 is opnieuw opgesteld om de bedoeling duidelijker weer te geven. Een zodanige wijziging dat de eigenaar als fabrikant van het onderdeel wordt gedefinieerd, wordt niet aanvaard. Het is aan de eigenaar om te bepalen of een onderdeel zonder EASA-formulier 1 geschikt is voor installatie, mits aan de genoemde criteria wordt voldaan. Het dient tevens duidelijk te zijn dat dit alleen mogelijk is voor de identificatie en installatie van onderdelen in het luchtvaartuig van de eigenaar zelf.

Wat betreft de opmerking over IFR-apparatuur zal een verwijzing naar door operationele en luchtverkeersbeheerders benodigde apparatuur worden overwogen in de begin 2011 aan te vangen regelgevingstaak 21.026 inzake nieuwe categorieën van onderdelen waarvoor formulier 1 niet nodig is.

Standaardwijzigingen

Aanbevolen wordt tevens de richtsnoeren van de FAA te overwegen die zijn opgenomen in AC 23-27, "Parts and materials substitution for vintage aircraft": die zijn in het bijzonder relevant voor luchtvaartuigen zonder certificaathouder.

Reactie: Historische luchtvaartuigen vallen niet onder het mandaat van EASA. Luchtvaartuigen zonder certificaathouder zijn niet het onderwerp van deze NPA.

Volgens het CRD zijn standaardreparaties en –wijzigingen in de CS in feite goedgekeurde gegevens die een onderhoudsorganisatie kan gebruiken overeenkomstig deel M. Waarom wordt het gebruik van standaardreparaties beperkt tot onderhoudsorganisaties? Bepaalde taken zouden moeten kunnen worden uitgevoerd door de eigenaren / bestuurder.

Reactie: Wij zijn het ermee eens dat deze formulering te beperkend was. De voorschriften van deel M en deel 145 zijn gecontroleerd en waar nodig gewijzigd (zie ontwerpwijziging van 2042/2003 in verband met dit advies) om duidelijk te maken dat dit ook goedgekeurde gegevens zijn die kunnen worden gebruikt volgens de voorschriften van deel M of deel 145.

AFM (vlieghandboek) / AFMS (Advanced Flight Management System) en ICA's (instructies inzake de permanente luchtwaardigheid)

AMC en GM worden nodig geacht ter waarborging van een minimumstandaard voor zowel initiële afgifte als herzieningen. Er dient ook te worden voorzien in richtsnoeren voor de classificatie van wijzigingen van het AFM, in het bijzonder voor die aanvragers die conformiteit met 21A.14(b) en (c) willen aantonen. Tevens dienen er richtsnoeren te worden gegeven voor 21A.381(c) 4 en 5.

Reactie: ICA's zijn het onderwerp van een specifieke doorlopende taak (MDM.056). Er dient te worden opgemerkt dat met Advies nr. 01/2010 voor alle DOA's de mogelijkheid is ingevoerd bepaalde AFM-wijzigingen goed te keuren. Richtsnoeren voor de classificatie van wijzigingen van het AFM worden gepubliceerd met een besluit naar aanleiding van NPA16-2006.

21A.367(a)

Er zijn richtsnoeren nodig om duidelijk te definiëren wat beschouwd moet worden als een belangrijke wijziging ("significant change").

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.377(c)2

De periode voor corrigerende maatregelen komt niet overeen met Verordening (EG) nr. 1194/2009 van de Commissie van 30 november 2009.

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.381(d)

Is dit voorschrift nodig? Wordt dit niet al gedekt door de voorschriften voor TC-/STC-overdracht?

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.439 en 21A.441

Versoepelingen voor onderdelen die door de eigenaar zijn vervaardigd zouden ten minste moeten worden vastgesteld voor die gevallen die onder de standaardwijzigingen vallen.

Reactie: Niet aanvaard. De vervaardiging van onderdelen staat los van de vrijgave van onderdelen. Onderdelen die aanvaardbaar zijn zonder EASA-formulier 1 volgens 21A.307(b) of onderdelen die behoren tot een standaardreparatie of –wijziging, kunnen per definitie niet worden vervaardigd door de eigenaar. De bestaande voorschriften van deel M en deel 145 blijven van toepassing.

Luchtvaartuigen zonder certificaathouder

Hoewel de NPA oorspronkelijk niet was bedoeld voor kwesties betreffende luchtvaartuigen zonder certificaathouder, wordt aanbevolen deze regelgevingsactiviteit te benutten om specifieke richtsnoeren vast te stellen voor bedoelde luchtvaartuigen. Sommige van de punten die aan de orde zouden moeten komen, zijn:

— Richtsnoeren voor de identificatie van onderdeel- en materiaalvervanging (verwijzing naar AC 23-27 van de FAA, "Parts and materials substitution for vintage aircraft");

— Een onderdeel-/materiaalvervanging kan eerder zijn goedgekeurd voor luchtvaartuigen van een vergelijkbaar type. Als de installatie (en, indien van toepassing, de fabricage) wordt uitgevoerd op een manier die overeenkomt met een eerdere goedkeuring, kan van die goedkeuring worden uitgegaan voor de goedkeuring van een vergelijkbaar luchtvaartuig. In dit geval moet de aanvrager echter beschikken over alle gegevens van de eerdere goedkeuringen, met inbegrip van eventuele instructies voor permanente luchtwaardigheid, of eventuele ontbrekende gegevens verzamelen met steun van een erkende instantie (bv. QE, DOA/ADOA, enz.). Als alternatief stelt het Agentschap/de gekwalificeerde instantie de competentie van de aanvrager vast door na te gaan of laatstgenoemde beschikt over gedegen kennis van de ontwerpbeginzelen van het type luchtvaartuig dat wordt gewijzigd of gerepareerd;

— Onderdelen die voldoen aan het TC zijn sowieso moeilijk te vinden (kleine aantallen, lange doorlooptijden, problemen met veroudering enz.); dit geldt des te meer voor onderdelen met een formulier 1. Richtsnoeren voor de installatie van oude en/of gebruikte onderdelen (opnieuw gemaakte, gereviseerde of opnieuw gecertificeerde onderdelen). Er moet rekening mee worden gehouden dat onderdelen in het TC verouderd kunnen zijn en dat er mogelijk andere onderdelen zijn die technologisch meer geavanceerd en betrouwbaarder zijn.

Reactie: Het Agentschap dankt de commentator voor dit voorstel, maar denkt dat het buiten de reikwijdte van deze taak valt.

(10) Eén natuurlijke persoon heeft het volgende opgemerkt:

21A.14(b) en (c)

Het wordt betwijfeld of zweefvliegtuigen tot 2 000 kg aan de orde moeten komen in 21A.14(b). Er wordt bezorgdheid geuit over de uitvoering van de certificeringsprogrammaoptie in 21A.14(c). Er is uitgesproken steun voor vereenvoudigde AMC's voor het aantonen van conformiteit als volwaardige DOA voor ELA.

Reactie: Zie het antwoord op CAA-NL (paragraaf 21A.98) voor zweefvliegtuigen tot 2 000 kg. Het certificeringsprogramma is inmiddels ingevoerd als fundamentele vereiste voor certificering middels Advies nr. 01/2010 (zie paragraaf 21A.20); volgens 21A.20(b) is het duidelijk bedoeld als werkdocument tijdens de hele certificeringsprocedure. Bovendien moet het certificeringsprogramma in het specifieke geval van luchtvaartuigen als bedoeld in 21A.14(c)

worden goedgekeurd door het Agentschap. Het Agentschap dankt de commentator voor zijn ondersteuning van de vereenvoudigde AMC's voor DOA.

Standaardwijzigingen en -reparaties. Hierop is geen commentaar mogelijk, omdat deze CS nog niet is verstrekt.

Reactie: Het advies introduceert het beginsel. De CS zal worden voorgelegd ter raadpleging in het kader van taak MDM.048.

21A.112B Bewijs van bekwaamheid. Er wordt bezorgdheid geuit over de uitvoering van de certificeringsprogrammaoptie in 21A.112B.

Reactie: Het certificeringsprogramma is inmiddels ingevoerd als fundamentele vereiste voor certificering middels Advies nr. 01/2010 (zie paragraaf 21A.20): volgens 21A.20(b) is het duidelijk bedoeld als werkdocument tijdens de hele certificeringsprocedure. Bovendien moet het certificeringsprogramma in het specifieke geval van luchtvaartuigen als bedoeld in 21A.14(c) worden goedgekeurd door het Agentschap.

21A. 307 Geschiktheid van onderdelen en uitrustingsstukken voor installatie. Paragraaf (c) lijkt de beperkingen gesteld door paragraaf (b) weg te nemen. Een verschil in voorschriften voor veiligheidskritische onderdelen voor ELA1 en ELA2 wordt niet ondersteund.

Reactie: Paragraaf 21A.307 is opnieuw opgesteld en 21A.307(c) in het CRD was niet juist.

Daarnaast vraag ik me in algemene zin af hoeveel eigenaren van een luchtvaartuig de verantwoordelijkheid kunnen nemen voor de conformiteit van een onderdeel of uitrustingsstuk met een goedgekeurd ontwerp en wat het voordeel daarvan is als het onderdeel verkrijgbaar is op de markt.

In welke zin is er dan sprake van vereenvoudiging?

Volgens mij kan de afgifte van formulieren 1 wel worden beperkt zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Als we kijken naar het grote aantal niet-veiligheidskritische onderdelen in ELA1 en in ELA2, zou voor deze onderdelen kunnen worden volstaan met een eenvoudig certificaat van conformiteit afgegeven door de fabrikant (voor DOA, maar ook voor AP).

Als EASA de kwestie van door de eigenaar vervaardigde onderdelen voornamelijk wil zien als een probleem dat voornamelijk betrekking heeft op oude luchtvaartuigen en luchtvaartuigen zonder certificaathouder waarvoor vervangingsonderdelen moeilijk te vinden zijn, adviseer ik te verwijzen naar de huidige FAA-voorschriften (FAR 21.303 (a) (2) enz.)

Reactie: De indruk bestaat dat veel eigenaren deze verantwoordelijkheid kunnen nemen. Een voorbeeld zijn de in de reactie genoemde onderdelen; gemaakt voor een luchtvaartuig door de oorspronkelijke leverancier zonder POA, met een verklaring van conformiteit. Deze onderdelen zouden niet worden vrijgegeven met een EASA-formulier 1, maar worden gemaakt volgens de goedgekeurde ontwerpgegevens. Gelet op de voorgestelde wijziging van 21A.307 wordt de installatie met bepaalde beperkingen ten aanzien van het toepassingsgebied ervan, geacht de veiligheid niet negatief te beïnvloeden.

SUBDEEL L — Gecombineerde goedkeuring van organisaties die verantwoordelijk zijn voor het ontwerp en de productie van luchtvaartuigen volgens de paragrafen 21A.14(b) en (c)

De desbetreffende paragrafen van deel 21, subdelen G en J, zijn in subdeel L overgenomen zonder substantiële technische wijzigingen.

Enkele paragrafen van administratieve aard, met een uitleg van paragraaf 5 van het CRD, zouden hebben volstaan om onzekerheid bij toekomstige wijzigingen te voorkomen.

Zelfs in het geval van een enkel certificaat zijn DOA en POA verschillende zaken. De combinatie van voorschriften maakt de taak er niet eenvoudiger op.

Reactie: Het Agentschap is het ermee eens dat het voorgestelde subdeel L niet wezenlijk verschilt van de afzonderlijke voorschriften van DOA en POA. In artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening is al voorzien in de mogelijkheid de verantwoordelijkheid voor POA over te dragen aan het Agentschap. Daarom wordt geconcludeerd dat subdeel L onvoldoende voordelen biedt en de voorschriften onnodig ingewikkeld maakt, zoals is opgemerkt in dit commentaar. Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken.

21A. 432B Bewijs van bekwaamheid. In subparagraaf (b) moet de beschrijving met welke specifieke ontwerppraktijken, -middelen en -werkzaamheden zal worden voldaan aan dit subdeel, verkregen worden via een overeenkomst met het Agentschap.

In subparagraaf (c) moet de beschrijving met welke specifieke ontwerppraktijken, -middelen en -werkzaamheden zal worden voldaan aan dit deel, worden verkregen via goedkeuring van een certificeringsprogramma.

Het is moeilijk te begrijpen waarom er verschillende procedures zijn voor hetzelfde resultaat en hoe dat zou kunnen worden bereikt met alleen een certificeringsprogramma.

Reactie: In paragraaf (b) wordt verwezen naar een AP-DOA (de procedures zijn niet specifiek voor de desbetreffende reparatie), terwijl in paragraaf (c) wordt verwezen naar de goedkeuring van een certificeringsprogramma dat specifiek is voor die reparatie.

21A. 112B Bewijs van bekwaamheid

Dezelfde fundamentele opmerkingen als bij 21A.14(c).

Reactie: Het certificeringsprogramma is inmiddels ingevoerd als fundamentele vereiste voor certificering middels Advies nr. 01/2010 (zie paragraaf 21A.20): volgens 21A.20(b) is het duidelijk bedoeld als werkdocument tijdens de hele certificeringsprocedure. Bovendien moet het certificeringsprogramma in het specifieke geval van luchtvaartuigen als bedoeld in 21A.14(c) worden goedgekeurd door het Agentschap.

21A. 710 Goedkeuring van vluchtcondities

De kwestie van een vliegvergunning zou ook betrekking kunnen hebben op een luchtvaartuig waarvoor geen enkele conformiteit met de regelgeving is aangetoond, en op een aanvrager over wiens competentie onzekerheid bestaat.

Zou u ook onder deze omstandigheden werkelijk, zonder nadere controle, vluchtcondities voor de veiligheid aanvaarden?

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

(11 & 12) De Light Aircraft Association (LAA) van Tsjechië en de Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPE) hebben soortgelijke reacties gegeven. De tekst is aangepast om overlapping waar mogelijk te vermijden.

Voorbladzijde – onvolledige en zeer late publicatie van dit CRD

LAA en LAMA zijn niet erg tevreden met de manier waarop EASA is omgegaan met deze zeer belangrijke NPA.

Het CRD verscheen TWEE JAAR na afloop van de periode waarin commentaar kon worden gegeven op de oorspronkelijke NPA 2008-07!!! Evenmin komt het goed over dat het CRD tijdens

de vakantieperiode werd gepubliceerd, met name nu de publicatie zo laat was. Het probleem van deze late publicatie is dat iedereen bijna vergeten was waar het ook alweer om ging...

De tijd gaat snel - in 2005 werd het eerste referentiekader opgesteld voor MDM032. Nu naderen we het eind van 2010 en wat hebben we? EASA heeft 843 commentaren ontvangen. Dat kan echter niet rechtvaardigen dat het zo lang heeft geduurd om dit CRD op te stellen.

Het feit dat het CRD in twee delen is verdeeld en alleen deel I binnen de gestelde termijn is gepubliceerd, is onaanvaardbaar. Hoe kunnen we commentaar geven op een dermate belangrijk voorstel zonder het tweede deel te kunnen zien?

Wij menen dat het tweede deel van dit CRD onmiddellijk moet worden gepubliceerd en dat de termijn voor het geven van commentaar op deel I dienovereenkomstig moet worden verlengd.

Reactie: Het is niet gebruikelijk dat het Agentschap een CRD in twee delen publiceert. Het voordeel daarvan was evenwel dat de vertraging deels kon worden ingelopen. Er is grote zorg aan besteed om in deel I van het CRD de belangrijkste commentaren nauwkeurig weer te geven en het ontwerpadvies op basis van onze beoordeling van alle commentaren toe te voegen. Het is daarom heel wel mogelijk reacties op het advies te vragen op basis van deel I, dat waarschijnlijk eenvoudiger te lezen is dan de vijfhonderd bladzijden van deel II van het CRD.

Deel II is gepubliceerd en bevat de ontwerpcertificeringsspecificaties voor LSA's die begin 2011 worden vastgesteld door het Agentschap.

Het Agentschap erkent dat het lang heeft geduurd om op dit punt voortgang te maken, hoofdzakelijk wegens een gebrek aan middelen. We hebben de extra tijd echter ook benut om taak BR.010 (begin van een onderzoek naar welke lering we voor ELA1 kunnen trekken uit nationale regelgevingen voor ultralichte luchtvaartuigen) voor te bereiden, de samenwerking met FAA op dit punt te versterken en nadere gegevens over de ervaringen in de VS met LSA-voorschriften te verzamelen. Het Agentschap wil er met klem op wijzen dat het ondanks de vertraging doordrongen is van het belang en de prioriteit van de algemene luchtvaart, zoals blijkt uit de versoepeling van deel M, het Advies over de L-licentie en het Advies over FCL met inbegrip van een LAPL.

Bladzijde 4, onder (a) Algemene opmerking (LAMA EUROPE)

DE BASIS VAN IEDERE SUCCESVOLLE LUCHTVAARTINDUSTRIE WORDT GEVORMD DOOR KLEINE (RECREATIEVE) VLIEGTUIGEN.

Iedere piloot maakt zijn eerste vluchten met een klein vliegtuig, niet met een Airbus, Boeing of Eurofighter. De (volgens Europe Air Sports) 600 000 recreatieve vliegers, inclusief parachutisten, die voor hun hobby gebruikmaken van deltavliegers, ultralichte luchtvaartuigen, zweefvliegtuigen, heteluchtballonnen en gemotoriseerde lichte luchtvaartuigen, vormen samen een groot klantenbestand voor de luchtvaartsector in Europa en de VS. Om de aerodynamica, de vlucht- en andere mechanica, de economische aspecten en het milieueffect van een vliegtuig te begrijpen, moet je ervaring hebben, en die doe je op met kleine vliegtuigen in de recreatieve sector. Om enthousiast te worden over een loopbaan in de luchtvaart, moet je ermee in contact kunnen komen en zelf ervaren hoe het is. Om een bruikbaar groot vliegtuig te kunnen ontwerpen, moet je uit eigen ervaring weten wat er werkelijk achter zit en waarmee je rekening moet houden.

Bestuurders in de VS beseffen dat al vele jaren. Zij merkten dat het ontzettend lastig was voldoende geschikt personeel te vinden voor de grote luchtvaart. Zij zagen in dat een stagnerende groei in de kleine luchtvaart (aantal vliegtuigen en piloten) een direct gevolg was van toenemende aanschaf- en gebruikskosten van kleine vliegtuigen.

Naar aanleiding daarvan werd in 2004 in de VS begonnen met het LSA-programma (Light-Sport Aircraft), dat duidelijk als doel had de kosten voor beginners in de particuliere en recreatieve luchtvaart aanzienlijk te verlagen. Dat werd bereikt door invoering van een categorie niet-complexe luchtvaartuigen die mogen worden geregistreerd op basis van een door de fabrikant zelf afgegeven verklaring van conformiteit met aanvaarde industriestandaarden (ASTM-norm). Volgens deze opzet kan er worden gevlogen nadat is voldaan aan in rede versoepelde opleidings- en medische voorschriften.

De bedoeling daarvan was de achteruitgang in de luchtvaartpopulatie te keren en aldus het fundament onder de luchtvaartsector veilig te stellen. Vijf jaar na de bekendmaking van de nieuwe voorschriften is duidelijk dat de uitvoering alleszins juist is geweest en de gewenste resultaten laat zien. De aantallen vliegtuigen en piloten namen onmiddellijk toe en daarmee het bestand van beschikbare middelen voor ondernemingen in de grote luchtvaart.

Het voorbeeld van de VS is inmiddels in veel landen gevolgd, soms in licht gewijzigde vorm, naargelang de plaatselijke omstandigheden. Daaronder bevinden zich ook de twee meest bevolkte landen: China en India. Aan de hand van vergelijkbare programma's is een basis gelegd voor de toekomst van hun luchtvaartindustrie.

Op dit moment wordt de LSA-markt onmiskenbaar aangevoerd door in Europa gevestigde ondernemingen.

De ironie wil dat er geen vergelijkbaar stelsel is op grond waarvan luchtvaartuigen in deze categorie die volgens de LSA-regelgeving zijn gebouwd, in Europa kunnen vliegen.

De aankondiging van de instelling van de ELA-procedure werd door velen gezien als het begin van de Europese tegenhanger. Echter, hoewel ELA voor sommige luchtvaartuigcategorieën een aanmerkelijke versoepeling betekent, is het resultaat voor sportvliegtuigen met twee zitplaatsen een aanzienlijk omslachtiger procedure voor ontwerp, fabricage en exploitatie dan het LSA-stelsel in de VS.

Velen zijn nu van mening dat de oplossing hiervoor gelegen is in een specifieke categorie voor luchtvaartuigen tot 600 kg en een LSA-stelsel dat zoveel mogelijk in overeenstemming is met het voorbeeld van de VS.

Reactie: MDM.032 heeft niet alleen betrekking op LSA's maar beoogt een vereenvoudiging van deel 21. In het kader van taak BR.010 zal worden vastgesteld hoe verder te gaan dan de vereenvoudigingen van deel 21 voor ELA1.

(LAA) Helaas gaat dit CRD mank aan EASA's verkeerde benadering van de sport- en recreatieve luchtvaart. Wij zijn van oordeel dat de sport- en recreatieve luchtvaart niet op dezelfde manier kan worden behandeld als het commerciële luchttransport.

Het wordt steeds duidelijker dat we nog altijd niet krijgen wat we willen en wat we nodig hebben, namelijk een eenvoudige LSA-norm.

Wij menen dat de huidige regelgevingsinspanning van EASA niet datgene oplevert wat volgens ons nodig is voor de verdere ontwikkeling van de sport- en recreatieve luchtvaart. Naar onze mening zouden LSA's de instapcategorie voor de luchtvaart kunnen worden. Om te voorzien in de behoeften van onze leden zou EASA volgens ons een aparte LSA-categorie in het leven moeten roepen die zoveel mogelijk verenigbaar is met het LSA-systeem van de VS.

De positieve uitkomst daarvan zou kunnen zijn een door ons beoogd wereldwijd LSA-stelsel.

Tijdens de bijeenkomst van AirVenture 2010 zei FAA-bestuurder Randy Babbitt dat de staat van dienst van LSA's op het gebied van veiligheid beter is dan verwacht. Volgens ons blijkt daaruit dat

het LSA-concept van de VS, dat steunt op een verklaring van de fabrikant zelf in combinatie met zinvolle onderhoudsregelgeving, geen veiligheidsprobleem geeft. Aangezien 65% van SLSA's in de VS afkomstig is uit Europa, zijn we ervan overtuigd dat hetzelfde stelsel in Europa kan worden toegepast.

Het concept van een aparte LSA-categorie zou kunnen werken – apart betekent niet per se zonder EASA, maar een speciale positie binnen de hiërarchie van EASA-voorschriften.

In de VS is dat op dezelfde manier gedaan, waar de FAA heeft meegewerkt aan de totstandbrenging van de LSA-categorie binnen de FAA-voorschriften en wel controle blijft uitoefenen, maar zich er niet direct mee bemoeit.

Wij beseffen dat hiervoor de basisverordening zou moeten worden gewijzigd.

LAA CR is bereid om mee te werken aan de voorbereiding van die wijziging.

Reactie: Het aanbod EASA te ondersteunen bij taak BR.010 wordt op prijs gesteld. Met de voorgestelde wijzigingen van taak MDM.032(e) in het kader van de voorschriften van deel 21 wordt het door LAA CR beoogde doel inderdaad niet bereikt. Het toepassingsgebied van de LSA-voorschriften van de FAA betreft echter een subset van taak MDM.032(e) en leent zich niet voor de gehele reeks tot 2 000 kg.

Bladzijde 4, Vergoedingen en rechten EASA

LAA CR en LAMA EUROPE zijn verheugd over de mededeling dat EASA de aandacht van de Commissie op dit punt vestigt, maar vrezen dat het te laat is omdat de hoogte van de vergoedingen en rechten nu al een groot probleem is voor de kleine ondernemingen. Een grondslag voor de vergoedingen en rechten van EASA is de verordening die van EASA verlangt zich geheel te financieren uit de vergoedingen en rechten die het mag berekenen. De bestaande lasten drukken al zwaar op de schouders van kleine ondernemingen. Gewoonlijk produceren deze ondernemingen tussen tien en honderdvijftig luchtvaartuigen per jaar en ligt hun omzet tussen 1 en 30 miljoen EUR. Bij de huidige vergoedingen en rechten is het voor hen nauwelijks mogelijk te overleven.

De kwestie van vergoedingen en rechten is al jaren een bekend probleem waarvoor zo spoedig mogelijk op politiek niveau – de Commissie – een oplossing moet worden gezocht.

Reactie: Genoteerd.

Bladzijden 4 en 7, CS-23 Light met MTOM tot 1 200 kg

LAA CZ en LAMA EUROPE menen dat het niet nodig is deze norm in het leven te roepen. De CS-VLA zouden in feite kunnen worden uitgebreid tot luchtvaartuigen voor vier personen en met een MTOM van 1 200 kg. Naar onze mening gaat het argument dat een dergelijke norm nodig is omdat het leeuwendeel van de bestaande enz. ... niet op, omdat het ELA-stelsel wordt voorbereid voor nieuwe luchtvaartuigen, niet voor de bestaande.

Er zijn sowieso zoveel toepasselijke normen binnen de categorie MTOM tot 1 200 kg, dat het eerder wenselijk is dat aantal te verkleinen dan te vergroten!

In plaats van deze inspanning zou EASA er beter aan doen een goed LSA-stelsel op te zetten op basis van de ASTM. Het is bekend dat de FAA overweegt ook voor FAR-23 een stelsel op te zetten op basis van de ASTM. Wellicht is dat de juiste benadering en zouden we in plaats van CS-23 Light in het leven te roepen, samen met de FAA op basis van het ASTM-stelsel moeten toewerken naar wereldwijde luchtvaartnormen.

Reactie: Wij menen dat FAR-23, wijziging 7, een passende erkende norm is voor bepaalde vliegtuigen. Op langere termijn zullen we de diverse normen beoordelen in nauw overleg met de FAA, die tevens een onderzoek van de certificeringsprocedure (CPS - Certification Process Study) voor deel 23 heeft uitgevoerd.

Bladzijden 9 en 10, Gekwalificeerde instanties

Sommige fabrikanten van LSA's en ultralichte luchtvaartuigen en LAA CZ hebben deelgenomen aan het EASA-onderzoek naar de uitbesteding van certificeringstaken door Steria Mummert Consulting.

Is dit CRD mede gebaseerd op de uitkomsten van dat onderzoek?

Waarom is dat onderzoek niet gepubliceerd?

Reactie: Het Agentschap dankt u en de andere deelnemers uit de sector voor uw bijdrage aan dit onderzoek.

Het verslag is een intern verslag dat het Agentschap meer inzicht moet verschaffen in de mogelijkheden tot uitbesteding. Zoals hiervoor beschreven, is het Agentschap bezig met de voorbereiding van een bijgewerkte versie van het besluit van de raad van beheer over uitbesteding. Het verslag is niet gepubliceerd omdat dit een gevoelige discussie betreft die nog niet is afgerond.

Het onderzoek is niet gebruikt voor dit CRD, omdat het CRD alleen verwijst naar het werk van het Agentschap om het uitbestedingsbeleid van de raad van beheer bij te werken.

Bladzijden 10-11, 7. Onderdelen waarvoor geen EASA-formulier 1 nodig is

Het is niet mogelijk dit voorstel te controleren als de commentaren niet worden gepubliceerd. LAA CZ en LAMA EUROPE zijn het niet eens met de voorgestelde oplossing.

Wij stellen voor dat in elk geval voor ELA1 het gebruik van formulier 1 niet nodig is.

Reactie: De ontvangen commentaren hebben geleid tot een minder liberaal voorstel voor ELA1 ter verlichting van de druk op de discussie over het commerciële of niet-commerciële gebruik van deze onderdelen. Het biedt een aanvaardbaar compromis, dat verschilt van uw voorstel voor een nog verdere beperking van de vereisten voor een EASA-formulier 1. In de volgende fase van taak BR.010 is het de bedoeling keuzemogelijkheden te bieden voor verschillende benaderingen.

Bladzijde 11, Wijzigingen in de kenmerking van onderdelen en traceerbaarheid –

LAA CZ en LAMA EUROPE dachten dat de oorspronkelijke wijzigingen aansloten bij de opzet om de fabrikanten minder te belasten, terwijl dit het tegenovergestelde effect heeft.

Omdat wij geen commentaren zien in deel II, zijn wij het niet eens met de voorgestelde wijzigingen van 21A.804 en 21A.805.

Reactie: Het inmiddels gepubliceerde deel II van het CRD laat zien dat de kenmerking van onderdelen moet worden gehandhaafd voor de traceerbaarheid en voor het verband met de goedgekeurde ontwerpgegevens.

Bladzijde 11, 8. Wijzigingen van CS-LSA

LAA CZ en LAMA EUROPE verwelkomen de opstelling van certificeringsspecificaties voor LSA's op basis van ASTM F2245.

Helaas kunnen we hier geen nader commentaar op geven, omdat de CS-LSA worden gepubliceerd in deel II, dat nog niet bekend is.

Reactie: In het kader van deel II van het CRD kan commentaar worden gegeven op de CS-LSA. De commentaren worden bestudeerd voorafgaand aan de publicatie van de CS-LSA begin 2011.

Bladzijde 13, 9. Standaardwijzigingen en -reparaties

LAA CZ en LAMA EUROPE verwelkomen deze aankondiging, maar vrezen dat het te lang zal duren om deze specifieke CS op te stellen op basis van AC 43-13 1B en 2B van de FAA.

Reactie: Het Agentschap dankt u voor uw ondersteuning. Taak MDM.048 begint volgens de huidige planning in 2011 en wordt in het tweede kwartaal van 2013 voltooid. We streven ernaar waar mogelijk de uitvoering te bespoedigen.

Bladzijden 13-14, 10. Harmonisatie met de FAA

LAA CZ en LAMA EUROPE zijn verheugd over deze uitspraak. Wij menen dat voor LSA's het beste kan worden toegewerkt naar een mondiaal stelsel met gemeenschappelijke, wereldwijd toepasselijke technische normen op basis van de ASTM.

Reactie: Het Agentschap dankt u voor uw ondersteuning van EASA's voornemen om samen met de FAA (en andere instanties) te streven naar langetermijnharmonisatie door nauw samen te werken met de FAA tijdens het vervolg op hun CPS voor FAR-23 en in het kader van het ASTM-proces.

(13) Light Aircraft Association UK

Toelichting III. (blz. 2)

Aangezien deel II van dit CRD nog niet is gepubliceerd, is het beeld onvolledig en is het niet mogelijk een volledig antwoord te geven.

Reactie: Het is niet gebruikelijk dat het Agentschap een CRD in twee delen publiceert. Het voordeel daarvan was evenwel dat de verdraging deels kon worden ingelopen. Er is grote zorg aan besteed om in deel I van het CRD de belangrijkste commentaren nauwkeurig weer te geven en het ontwerpadvies op basis van onze beoordeling van alle commentaren toe te voegen. Het is daarom heel wel mogelijk reacties op het advies te vragen op basis van deel I, dat waarschijnlijk eenvoudiger te lezen is dan de vijfhonderd bladzijden van deel II van het CRD.

Paragraaf a) 2) (blz. 5)

De LAA kan zich in beginsel vinden in het voorstel van nadere raadpleging over wijziging van de basisverordening, zij het dat de raadpleging wel heel snel zal moeten plaatsvinden: ANPA 14-2006 werd immers vier jaar geleden uitgebracht, naar aanleiding waarvan is verzocht om wijziging van de basisverordening. Om de zo benodigde innovatie in de sector te bevorderen, dient het EASA snel te zorgen voor een omgeving waarin ontwerpers en fabrikanten van VLA's bevrijd zijn van de beperkingen ten aanzien van kosten en middelen die inherent zijn aan de bestaande DOA-/ POA-regelingen, nog afgezien van de proportionele kosten en operationele voordelen voor de eindgebruiker.

Punt b) (blz. 6 en volgende)

In het algemeen steunt de LAA de wijzigingen ten opzichte van NPA 2008-07. Nogmaals, de sector moet dringend kunnen beschikken over deze voorstellen. De nieuwe CS-LSA, CS-23 Light en CS-Standaardwijzigingen en –reparaties en de herziene CS-VLA en CS-22 moeten snel worden uitgebracht (uiterlijk ten tijde van de publicatie van de wijzigingen van deel 21).

Reactie: Het Agentschap bedankt de commentator voor zijn steun en stelt voor de diverse vervolgtaken (bv. MDM.032(d) en BR.010) uit te voeren volgens het gepubliceerde regelgevingsplan. Wij onderzoeken hoe, waar mogelijk, vaart kan worden gemaakt met deze

taken. De eerste norm, CS-LSA, wordt begin 2011 al gepubliceerd. Andere "normen" worden toegepast middels bijzondere voorwaarden.

Paragraaf b) 6) (blz. 9) (gekwalificeerde instanties)

Het zou op prijs worden gesteld als aanbestedingen in dit geval in bredere kring zouden worden bekendgemaakt. De gewoonte een aanbesteding onaangekondigd op uw website te plaatsen, is contraproductief. Wellicht is een e-mailabonnementsdienst mogelijk, waarbij alle abonnees per e-mail worden geïnformeerd over de publicatie van een aanbesteding.

Reactie: Openbare aanbestedingen worden door het Bureau voor publicaties van de Europese Unie gepubliceerd in het Publicatieblad van de EU en worden bij publicatie opgenomen op de desbetreffende pagina van de EASA-website ([EASA - procurement](http://easa.europa.eu/procurement)). Een abonnement op kennisgevingen per e-mail is niet mogelijk voor de EASA-webpagina.

U kunt zich wel abonneren op de Tenders Electronic Daily (TED), waarin alle aanbestedingen van de EU worden gepubliceerd in de officiële talen van de EU. Informatie en aanwijzingen voor toegang en melding via e-mail op basis van specifieke zoekprofielen vindt u op: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Algemeen

In diverse paragrafen wordt verwezen naar 21A.14(b) of (c) met "luchtvaartuigen volgens de paragrafen 21A.14(b) en (c)". Is het juist dat deze verwijzing de categorie luchtvaartuigen definieert en niet betekent dat het ontwerp van de luchtvaartuigen in feite is goedgekeurd volgens 21A.14(b) of (c)? Aan de hand van het antwoord op deze vraag wordt het duidelijker of voordelen van het nieuwe systeem (bv. productie volgens subdeel L, door de eigenaar gemaakte onderdelen) ook mogelijk zijn voor luchtvaartuigtypen waarvoor het ontwerp is goedgekeurd vóór deze wijziging van het voorschrift of volgens de hogere norm van een volledige DOA.

Reactie: Een verwijzing naar luchtvaartuigen volgens de paragrafen 21A.14(b) of (c) in deze voorschriften betreft een categorie producten die in de desbetreffende paragraaf worden genoemd. Derhalve zouden hieronder ook producten vallen die al zijn goedgekeurd volgens de huidige voorschriften. In het advies wordt de verwijzing, wanneer van toepassing, nu vervangen door ELA1 en ELA2 waarvoor definities worden voorgesteld in dit advies betreffende wijzigingen in 1702/2003.

21A.14(b) en (c)

Deze paragraaf heeft tevens betrekking op motoren en propellers. Wat is het verband met subdeel L en 21A.307(b) en (c) als het ontwerp deel uitmaakt van het luchtvaartuig of als het ontwerp via een DO al is goedgekeurd volgens subdeel J? Is het bijvoorbeeld mogelijk overeenkomstig subdeel L een motor te maken voor een luchtvaartuig volgens 21A.14(b) of (c)? Kunnen onderdelen voor een dergelijke motor ook worden gemaakt onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig?

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Een deel van het commentaar is derhalve niet meer relevant.

Wat betreft de vrijgave van onderdelen zonder EASA-formulier 1, bestaat inderdaad het voornemen de installatie van deze onderdelen toe te staan wanneer zij voldoen aan het goedgekeurde ontwerp. Zo kunnen onderdelen voor automotoren die zijn goedgekeurd voor het luchtvaartuig, worden geïnstalleerd onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig.

21A.377(b) en (c)

In Sectie B, Materiaal voor subdeel G, was de niveau 3-bevinding onlangs geschrapt. Nu is die weer opgenomen in deze paragraaf.

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.353(b)

Een organisatie met een gecombineerde DOA-/POA-certificering volgens subdeel L zou geen DO-PO-overeenkomst met een andere DO kunnen aangaan naast het primaire toepassingsgebied.

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.383(c)

Enkele jaren geleden is de verwijzing naar 21A.307 geschrapt uit de betrokken tekst van subdeel G, omdat anders geen EASA-formulier 1 "alleen conformiteit" / "prototype" mogelijk zou zijn.

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.385(n)

De verwijzing dient te worden gewijzigd van "volgens het privilege van 21A.383(f)" in "...21A.383(e)".

Reactie: Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken. Het commentaar is derhalve niet meer relevant.

21A.439 Productie van reparatieonderdelen

Deze paragraaf dient ook te gaan over de mogelijkheid van onder verantwoordelijkheid van de eigenaar van het luchtvaartuig vervaardigde onderdelen, om strijdigheid met 21A.307(b) en (c) te voorkomen.

Reactie: Niet aanvaard. Paragraaf 21A.307 is niet bedoeld voor wijziging van de onderhoudsvoorschriften. Dat valt buiten de reikwijdte van deze regelgevingstaak.

Subdeel L in zijn geheel

Wij zien geen echte voordelen van het opstellen van een dergelijk subdeel L.

- Zoals 21A.377(b) en 21A-383(c) al laten zien, is er een groot risico dat dit subdeel onbedoeld afwijkt van de desbetreffende voorschriften van subdeel J of subdeel G. Als subdeel L echt nodig is, dient het in te gaan op de gecombineerde erkenning als DO en PO, terwijl de voorschriften zelf in subdeel J en subdeel G moeten blijven staan.

- Wat zijn de voordelen voor de sector? De beoogde kostenvermindering is op de langere termijn misschien marginaal, aangezien de voorschriften waarop toezicht moet worden gehouden, gelijk blijven, en het waarschijnlijk is dat de betrokkenheid van EASA en NAA bij het toezicht wordt opgedeeld in respectievelijk een DO-deel en een PO-deel.

Reactie: Het Agentschap is het ermee eens dat het voorgestelde subdeel L niet wezenlijk verschilt van de afzonderlijke voorschriften van DOA en POA. In artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening is al voorzien in de mogelijkheid de verantwoordelijkheid voor POA over te dragen aan het Agentschap. Daarom wordt geconcludeerd dat subdeel L onvoldoende voordelen

biedt en de voorschriften onnodig ingewikkeld maakt, zoals is opgemerkt in dit commentaar. Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken.

(15) UK CAA

Bladzijde 2, paragrafen III 4) en IV

Commentaar: CAA ziet uit naar de ontvangst van deel II van het CRD, bij welke gelegenheid een vollediger commentaar op alle voorstellen, deel I en deel II, zal worden gegeven.

Onderstaande voorbeelden illustreren waarom inzicht in het volledige CRD nodig is: -

De uitspraak op bladzijde 4 dat de NPA met gemengde gevoelens is ontvangen, dient in het juiste perspectief te worden geplaatst door het commentaar en de reactie van EASA te geven.

Reactie: Veel commentatoren hebben een soortgelijke opmerking gemaakt dat het voorstel een stap in de goede richting is maar volgens hen niet de door hen verwachte oplossing biedt, namelijk een stelsel geënt op het LSA-stelsel van de FAA. Aangezien daarvoor de basisverordening moet worden gewijzigd, wordt de tweede fase voorgesteld middels taak BR.010.

De verwijzing op bladzijde 5 naar de deregulering van een bepaald segment van de lichte luchtvaart lijkt in tegenspraak met de beginselen van de ICAO en de afgifte van een internationaal certificaat van luchtwaardigheid. Een ICAO-certificaat van luchtwaardigheid wordt slechts afgegeven als een natuurlijke persoon of een organisatie de verantwoordelijkheid neemt voor een product of onderdeel.

Reactie: Conformiteit met de ICAO-beginselen is een belangrijke overweging, maar dient te worden afgewogen tegen de wens om de algemene luchtvaart verder te ontwikkelen met een passend veiligheidsniveau.

Referentie op blz. 5, paragraaf (a), subparagraaf 2, tweede opsommingsteken. Hoewel dit lijkt te duiden op het voornemen om toekomstige wijzigingen van de basisverordening te harmoniseren met de FAA en Transport Canada, zou naar ons oordeel de harmonisatie moeten worden uitgebreid tot dit voorstel met het oog op aanvullende CS-normen.

Reactie: Wij zijn voornemens procedures en normen waar mogelijk te harmoniseren. De totstandbrenging van geharmoniseerde normen zou zich kunnen ontwikkelen in een richting waarin het mogelijk gepast is het aantal normen te beperken.

Bladzijde 5, subparagraaf 2, vierde opsommingsteken – Of voorstellen die inhouden dat voor sommige ELA's geen motor- of propellertypecertificaat nodig is, aanvaardbaar zijn, hangt af van de omvang en het type exploitatie of gebruik waarvoor toestemming is verleend. Zo kan dit bijvoorbeeld aanvaardbaar zijn voor een zelfgebouwd vliegtuig met twee zitplaatsen, maar niet voor luchtvaartuigen die meer kunnen en die zijn goedgekeurd volgens IMC-voorschriften (zoals Cessna 172 en PA-28 (180)).

Reactie: Dit zou inderdaad nader moeten worden bestudeerd in het kader van de voorgestelde taak BR.010.

Bladzijde 6, paragraaf (b), Advies bij deel 21 en wijzigingen ten opzichte van de NPA, subparagraaf 1

Commentaar: Volgens het oorspronkelijke concept in NPA 2008-07 was het gebruik niet-commercieel. Het voorbeeld in de tweede zin laat zien dat dit beginsel niet is gehandhaafd in de voorgestelde wijzigingen volgens dit CRD. Wij zouden graag een toelichting ontvangen op dit punt.

Reactie: De criteria voor het gebruik van EASA-formulier 1 worden aangescherpt, zodat ook commerciële toepassingen mogelijk zullen zijn.

Bladzijde 6, paragraaf (b) subparagraaf 2, opmerking onder CS-VLA (tweede opsommingsteken)

Commentaar: Regelgevingstaak VLA.008 overweegt uitbreiding tot CS-VLA met Night VFR en IMC. Dat zou een aanmerkelijk effect kunnen hebben op de staat van dienst van dergelijke vliegtuigen ten aanzien van de veiligheid en vraagt om een zorgvuldige beoordeling en harmonisatie met de FAA en Transport Canada.

Reactie: Wij zijn het ermee eens dat de gevolgen voor de veiligheid moeten worden bestudeerd in het kader van deze taak. Harmonisatie met, en ervaringen van de TCCA en FAA zullen een belangrijk aspect vormen.

Bladzijde 7, paragraaf (b) subparagraaf 2, opmerking onder CS-23 (derde opsommingsteken)

Commentaar: CS-23 Light, FAR-23, wijziging 7, vertegenwoordigt een norm die op 14 september 1969 werd gepubliceerd door de regering van de VS. Het is juist dat veel luchtvaartuigen volgens die norm zijn ontworpen en gebouwd en sommige daarvan genieten nog altijd historische rechten, terwijl sommige ontwerp wijzigingen nog altijd worden gebaseerd op die eerdere voorschriften. Luchtvaartuigen met aanzienlijke wijzigingen of nieuwe luchtvaartuigen zijn evenwel ontworpen volgens latere normen. Zo kan de fabrikant rekening houden met ontwerp kwesties die onvoldoende aan bod komen in een eerdere uitgave van FAR-23, zoals materiaalmoedigheid en schadetolerantie in composietstructuren. JAR-23 en CS-23 waren gebaseerd op FAR 23-42 van 4 februari 1991. Een voorstel om een norm voor certificaten van luchtwaardigheid in het leven te roepen, CS-23 Light, zou moeten worden gebaseerd op de laatste CS-23-normen die geacht kunnen worden inhoudelijk geharmoniseerd te zijn met FAR-23.

Reactie: Bij luchtvaartuigen die zijn ontworpen en gecertificeerd volgens FAR-23, amendement 7, zijn geen vragen gerezen en zij vertegenwoordigen het leeuwendeel van de huidige vloot. Daarom denken wij dat dit een luchtwaardigheidsnorm kan zijn voor luchtvaartuigen met een vergelijkbaar ontwerp, mits de grondslag van de certificering wordt gewijzigd als blijkt dat de voorschriften onjuist zijn (zoals voor composietstructuur).

Bladzijde 7, paragraaf (b) subparagraaf 2, opmerking onder CS-22 (vierde opsommingsteken)

Commentaar: De CAA meent dat omwille van de doelmatigheid iedere rationalisatie van de ontwerp normen van CS-VLA en de voorgestelde CS-23 Light zou moeten plaatsvinden voordat er een nieuwe norm zoals CS-23 Light wordt opgesteld. Dit zou gepaard moeten gaan met harmonisatie met de FAA en Transport Canada.

Reactie: De invoering van de CS-23 Light op basis van FAR-23, amendement 7, wordt gezien als een pragmatische benadering die in een later stadium zou moeten worden geëvalueerd en misschien samengevoegd, zoals in het CRD is gesteld.

Bladzijde 8, paragraaf 3

Commentaar: In welke fase zou de vereenvoudigde DOA nodig zijn? Is dat waarschijnlijk vóór de afgifte van een certificaat van luchtwaardigheid of een vliegvergunning?

Reactie: De DOA zou in het geheel geen vereiste zijn. Het beschreven scenario betreft het geval waarin een onderneming zonder DOA kan beginnen en, naargelang het bedrijf, overgaan naar een DOA om doelmatiger te zijn wat betreft het behoud van luchtwaardigheid.

Bladzijde 10, paragraaf 6, gekwalificeerde instanties (tweede opsommingsteken): "de aanvrager dient in staat te zijn de door hem geselecteerde gekwalificeerde instantie voor te stellen voor goedkeuring door het Agentschap".

Commentaar: Wij merken op dat de raad van beheer van EASA nog een beleid voor de inzet van QE's moet vaststellen. De CAA oppert dat onder meer zou moeten worden bekeken of aanvragers de als zwakste gepercipieerde route kunnen kiezen om erkenning te verkrijgen en in welke mate het Agentschap een geaccrediteerde QE zou moeten toewijzen op basis van geografische locatie met het oog op taal en cultuur. Een andere belangrijke kwestie is de normalisatie.

Reactie: Het beleid voor de inzet van QE's zou moeten zorgen voor gelijke voorwaarden, waarbij normalisatie voorkomt dat de "zwakste route" wordt gekozen voor certificering.

Bladzijde 11, paragraaf (b) subparagraaf 7

Commentaar: Volgens het herziene voorstel is een EASA-formulier 1 alleen nodig voor de primaire structuur, stuurorganen of onderdelen met een beperkte levensduur, en dienen eigenaren van een ELA1 een verklaring van conformiteit met een goedgekeurd ontwerp te verstrekken. Een luchtvaartuig dat in aanmerking komt voor een ICAO-certificaat van luchtwaardigheid, moet onderdelen gebruiken die verkrijgbaar zijn met een EASA-formulier 1, waarbij in beperkte mate fabricage door erkende onderhoudsorganisaties is toegestaan. Als de eigenaar een conformiteitsverklaring verstrekt, is het niet duidelijk wie er verantwoordelijk is. Voor aldus gewijzigde luchtvaartuigen zou alleen een vliegvergunning moeten worden afgegeven en geen toestemming voor commerciële vluchtuitvoeringen.

Reactie: In het herziene voorstel is het oorspronkelijke voorstel voor ELA2 gehandhaafd en is het voorstel voor ELA1 meer beperkend gemaakt. De eigenaar verstrekt een conformiteitsverklaring en is verantwoordelijk voor de aanvaarding van onderdelen in zijn luchtvaartuig.

Bladzijde 14, paragraaf (b) subparagraaf 10, harmonisatie met de FAA

Commentaar: De CAA is het er mee eens dat EASA onmogelijk kan fungeren als staat van ontwerp zolang er geen speciale regelingen worden getroffen door aanvragers van buiten EASA. Dat geldt met name voor producten die zijn goedgekeurd in de VS als LSA's die niet voldoen aan de ICAO en ten aanzien waarvan de afgifte van een ICAO-certificaat van luchtwaardigheid volgens EASA wordt overwogen.

Reactie: Genoteerd. Deze kwestie dient nader te worden bestudeerd.

Bladzijde 14, paragraaf 2, laatste zin

Commentaar: De uitspraak dat de Europese benadering van een RTC of TC voor LSA's niet kan voorkomen dat LSA's naar de VS worden uitgevoerd als er geen afzonderlijk certificaat van luchtwaardigheid voor is afgegeven, wordt niet goed begrepen. Nadere toelichting is geboden.

Reactie: Deze uitspraak houdt verband met de aanhalingen uit Besluit 8130.2F, die zijn opgenomen in deze paragraaf in deel I van het CRD. Omdat het type luchtvaartuig in aanmerking komt voor certificering, of er zelfs een (beperkt) typecertificaat van EASA voor is afgegeven, zou dit neerkomen op vergelijkbare certificering in het land van oorsprong.

Het luchtvaartuig zou daarom in aanmerking komen voor een speciaal certificaat van luchtwaardigheid in de LSA-categorie.

(16) Eeaann Oostenrijks lid van het EASA-comité

Algemeen commentaar / motivering:

Omdat het CRD niet in zijn geheel is gepubliceerd – het deel met de commentaren en bijbehorende reacties van EASA ontbreekt nog (staat niet op de EASA-website) -, wordt de periode voor het verstrekken van commentaar als te kort beschouwd.

Voorstel:

Verlenging van de periode voor het geven van commentaar op dit CRD, omdat het deel van het CRD met het commentaar van de belanghebbenden en de EASA-reacties nog niet is gepubliceerd.

Reactie: Niet aanvaard. Het is niet gebruikelijk dat het Agentschap een CRD in twee delen publiceert. Het voordeel daarvan was dat de vertraging deels kon worden ingelopen. Er is grote zorg aan besteed om in deel I van het CRD de belangrijkste commentaren nauwkeurig weer te geven en het ontwerpadvies op basis van onze beoordeling van alle commentaren toe te voegen. Het is daarom heel wel mogelijk reacties op het advies te vragen op basis van deel I, dat waarschijnlijk eenvoudiger te lezen is dan de vijfhonderd bladzijden van deel II van het CRD.

Subdeel B

21A.14

Commentaar / motivering / voorstel:

De definities in deze paragraaf dienen overeen te komen met die van alle overige desbetreffende delen van de uitvoeringsvoorschriften.

De definitie van ELA1 in deel M moet overeenkomen met de definitie in deel 21.

Reactie: Het voorstel voor wijziging van deel M is opgenomen in dit advies.

(c) 7. een zuigermotor

Commentaar: Is de ELA-certificeringsprocedure mogelijk voor allerlei zuigermotoren, ook als zij niet worden gebruikt voor producten volgens 21A.14(c) en ook voor zeer complexe motoren met FADEC en turbodrukvulling?

Reactie: Aanvaard. 21A.14(c) is zodanig gecorrigeerd dat alleen motoren en propellers zijn toegestaan die zijn geïnstalleerd in luchtvaartuigen volgens 21A.14(c)

21A.47

Er dient duidelijk te worden gemaakt of, ingeval het Agentschap een certificeringsprogramma heeft goedgekeurd, de overdracht van een TC voor een luchtvaartuig mogelijk is, als niet wordt voldaan aan de kwalificatie-eisen voor aanvaardbaarheid volgens 21A.14 en de nieuwe TC-houder niet beschikt over een alternatieve procedure voor DOA of DOA. (Zie ook 21A.116.)

Reactie: Wanneer het Agentschap een certificeringsprogramma goedkeurt, wordt er voldaan aan de kwalificatie-eisen voor aanvaardbaarheid. Hierin wordt voorzien door de wijziging van 21A.14.

Overdracht zou echter alleen mogelijk zijn als de natuurlijke of de rechtspersoon kan voldoen aan de verplichtingen bedoeld in de voorgestelde wijziging van 21A.47 (zie CRD 2008-06).

Subdeel D

21A.98(a)

Commentaar / motivering:

Deze subparagraaf is niet duidelijk. Volgens de huidige tekst is de toepasselijkheid misleidend en vatbaar voor interpretatieverschillen. Het lezen van deze paragraaf naast 21A.14 kan tot verwarring leiden onder aanvragers.

Voorstel:

Er wordt voorgesteld gebruik te maken van opsommingstekens in de paragraaf over toepasselijkheid.

Reactie: Deels aanvaard. De paragraaf wordt herschreven voor betere leesbaarheid.

Subdeel D

21A.98(b) en (c)

Opmerkingen

Wij zouden in algemene zin willen opmerken dat het gebruik van certificeringsspecificaties voor algemene erkenning zoals in deze subparagraaf genoemd, niet strookt met de basisverordening en verder reikt dan het mandaat van EASA.

Reactie: De voorgestelde CS voor standaardreparaties omvat specifieke reparaties of wijzigingen, geen algemene erkenningen. Het is de verantwoordelijkheid van EASA certificeringsspecificaties en aanvaardbare methoden van naleving op te stellen ten behoeve van de certificeringsprocedure (artikel 19 van de basisverordening). Daarom worden deze nieuwe certificeringsspecificaties ontwikkeld voor de certificering van standaardwijzigingen.

Subdeel L

Commentaar / motivering:

Dit subdeel wordt niet ondersteund, omdat het leidt tot een grotere bureaucratische last voor de luchtvaartgemeenschap waarop deze eisen betrekking hebben.

Subdeel L dient beperkt te blijven tot de reikwijdte, aanvaardbaarheid, toepassing, afgifte en overdracht van goedkeuringscertificaten.

Dit subdeel dient niet in detail te beschrijven welke eisen worden gesteld inzake DOA en POA. Er moet alleen worden verwezen naar subdeel F, G of J.

De goedkeuringsprocedure dient niet te verschillen van dit subdeel en er moeten minder complexe vormen van erkenning als organisatie volgens subdeel F voor productie en andere dan DOA-procedures mogelijk zijn. Alleen eisen die minder beperkend zijn dan die in subdeel F, G of J moeten worden opgenomen in [dit subdeel].

Reactie: Het Agentschap is het ermee eens dat het voorgestelde subdeel L niet wezenlijk verschilt van de afzonderlijke voorschriften van DOA en POA. In artikel 20, lid 2, onder b), ii), van de basisverordening is al voorzien in de mogelijkheid de verantwoordelijkheid voor POA over te dragen aan het Agentschap. Daarom wordt geconcludeerd dat subdeel L onvoldoende voordelen biedt en de voorschriften onnodig ingewikkeld maakt, zoals is opgemerkt in deze reactie. Het Agentschap heeft besloten het voorstel van subdeel L in te trekken.

21A.436 Standaardreparaties

Toepasselijkheid: zie commentaar bij 21a.98.

Reactie: Deels aanvaard. De paragraaf wordt herschreven voor betere leesbaarheid.

CS-23 Light:

Commentaar: Er dient duidelijk te worden gemaakt of de voorgestelde toepasselijkheid en technische inhoud stroken met ICAO-bijlage 8.

Reactie: CS-23 Light zou in overeenstemming zijn met ICAO-bijlage 8.