



UTTALELSE nr. 01/2011

fra Det europeiske flysikkerhetsbyrå

av 18. mars 2011

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner

OG

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver

"ELA-prosessen" og "standardendringer og -reparasjoner"

Sammendrag

Denne uttalelsen får først og fremst konsekvenser for allmennflyging og gjelder følgende forhold:

Det innføres en forenklet og mer forholdsmessig sertifiseringsprosess for europeiske lette luftfartøyer (European Light Aircraft, ELA). Ved søknad om typesertifikat for et ELA1-luftfartøy (f.eks. fly under 1200 kg) kan et sertifiseringsprogram brukes for å godtgjøre søkerens konstruksjonsevne. Da vil små selskaper slippe å gå gjennom den tunge og tidkrevende administrative prosessen for å skaffe seg godkjenning som konstruksjonsorganisasjon (DOA) og samtidig gå gjennom sertifiseringsprosessen. Denne endringen vil være en fordel for nye søkere av typesertifikat for ELA1-luftfartøyer.

Konseptet "standardendringer og standardreparasjoner" innføres. Dette innebærer at det ikke lenger blir nødvendig å gå gjennom prosessen for å få godkjent konstruksjonen av endringer og reparasjoner som betraktes som standard. En oversikt over standardendringer og -reparasjoner blir inntatt i en ny sertifiseringsspesifikasjon (CS). Det nye konseptet vil redusere den administrative byrden samtidig som et høyt sikkerhetsnivå opprettholdes. Alle eiere/operatører av små luftfartøyer vil dra fordel av denne nye regelen.

I henhold til dagens regler krever enhver installasjon av reservedeler i et luftfartøy EASA-skjema 1. Imidlertid blir en del deler og utstyr i ELA-luftfartøyer framstilt i ikke-regulerte miljøer. Ikke-regulerte produsenter har ikke anledning til å frigi disse delene med EASA-skjema 1. For nye luftfartøyer vil ikke dette være noe problem ettersom godkjenningen av delene er omfattet av den godkjenning produsenten av luftfartøyet har som produksjonsorganisasjon. Reservedeler anskaffes imidlertid oftest direkte fra kilden. For å oppfylle kravet om EASA-skjema 1 vil disse delene likevel måtte frigis gjennom godkjente produksjonsorganisasjoner, der deres merverdi ikke alltid oppfattes som umiddelbar. Formålet med denne uttalelsen er å gi eiere av ELA-luftfartøyer mulighet til å godkjenne visse ikke-sikkerhetskritiske deler for montering uten EASA-skjema 1. Denne endringen tar sikte på å redusere regelverksbyrden til et nivå som står i forhold til sikkerhetsrisikoen.

Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av vedlegget til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹ ("Part 21") og spesielt å innføre en forenklet og mer forholdsmessig sertifiseringsprosess for ELA (European Light Aircraft). For å sikre samsvar med Part 21 anbefales Kommisjonen også å endre kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003² og vedleggene Part M og Part 145.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås ("Byråets") styre³ i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ (heretter kalt "grunnforordningen").

II. Høring

3. I Europa har det i de senere år vært mindre aktivitet innen "klassisk" fritidsflyging samtidig som aktiviteten innen mikroflying har økt. Tilbakemeldinger fra industri og operatører tyder på at rammereglene for luftfartøyer til fritidsbruk gradvis har blitt for tunge i forhold til aktivitetenes art og innebærer en reell regelverksbyrde for konstruktører og produsenter av slike luftfartøyer.
4. Dette var bakgrunnen for at Byrådet tok initiativ til regelverksforberedende oppgave MDM.032. Ettersom oppgaven var bredt definert, utstedte Byrådet i 2006 en foreløpig NPA med henblikk på å drøfte hvilket konsept som ville gjøre regelverket for allmennflyging bedre. Tilbakemeldingene på denne foreløpige NPA ble lagt til grunn for arbeidet i MDM.032-gruppen for å utvikle et bedre regelverkskonsept for allmennflyging. Konseptet omfatter utstedelse av luftdyktighetsbevis, kontinuerlig luftdyktighet, operasjoner og sertifisering innen allmennflyging.
5. Byrådet tok også i betraktning regelverket for lette sportsfly (Light Sport Aircraft, LSA) som Federal Aviation Administration (FAA) har innført. Dette har ført til redusert harmonisering av regelverket for fritidsflyging mellom Byrådet og FAA. De fleste typene LSA i USA er av europeisk opprinnelse, men de kan ikke flys lovlig i EU med mindre de har en avgangsvekt på under 450 kg (og følgelig omfattes av vedlegg II til grunnforordningen) ("Annex II-luftfartøyer") eller er sertifisert som CS-VLA (Very Light Aeroplane) eller høyere.
6. Som en deloppgave i arbeidet for å forbedre regelverket for allmennflyging ble flere alternativer for utstedelse av luftdyktighetsbevis drøftet innenfor rammen av MDM.032. I NPA 2008-07, som ble offentliggjort 18. april 2008, framsatte gruppen følgende forslag når det gjaldt utstedelse av luftdyktighetsbevis:

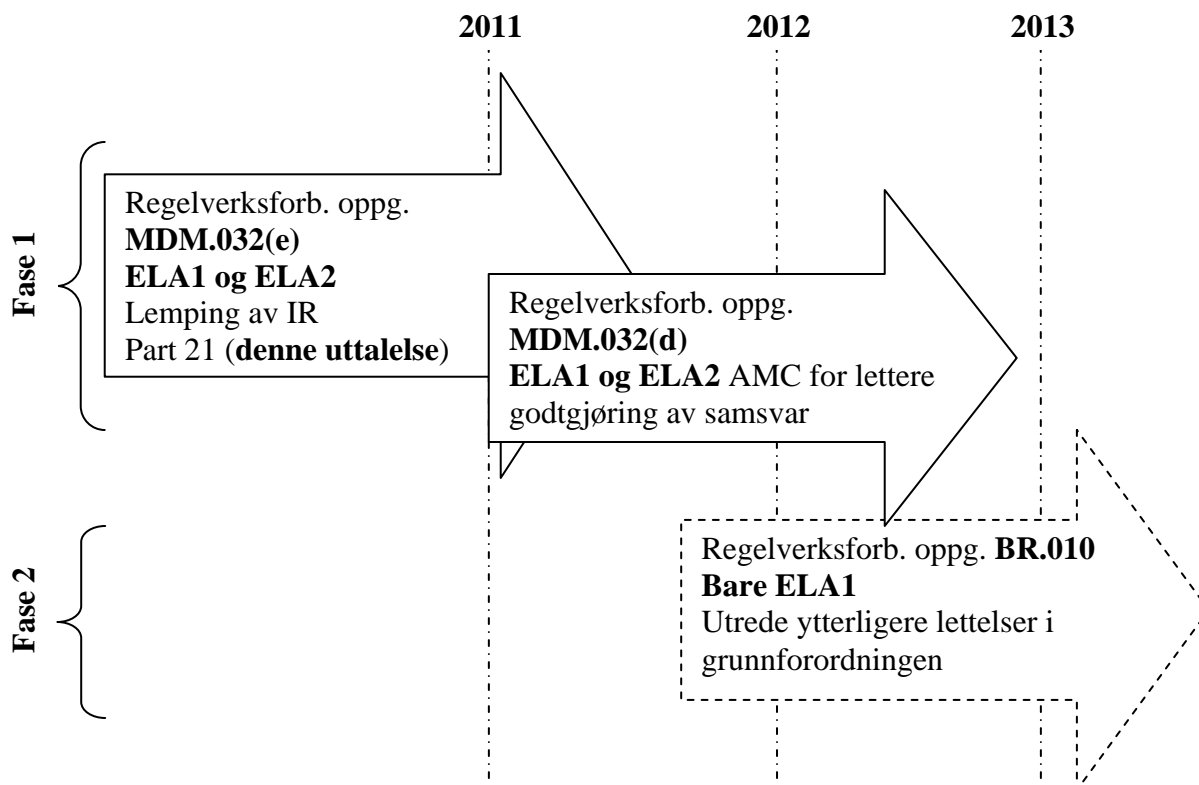
¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6). Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1194/2009 av 30. november 2009 (EUT L 321 av 8.12.2009, s. 5).

² Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1). Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 962/2010 av 27. oktober 2010 (EUT L 281 av 27.10.2010, s. 78).

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 11.06.2007.

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1). Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

- Det gjøres ingen endringer i gyldighetsområdet for Annex II-luftfartøyer (særlig mikrolette), dvs. omfattet av vedlegg II til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 (heretter kalt "Part 21"); disse luftfartøyene bør holdes utenfor denne forordningens virkeområde.
 - Det innføres et lettere regelverksregime basert på en ny prosess for ELA (European Light Aircraft), og et konsept for standardendringer og -reparasjoner.
 - Det lettere regelverksregimet for ELA deles inn i to prosesser:
 - o ELA1 for fly, seilfly og motorseilfly med største tillatte startvekt på **1 200 kg**, som ikke er klassifisert som komplekse motordrevne fly.
 - o ELA2 for fly, seilfly og motorseilfly med største tillatte startvekt på **2 000 kg**, som ikke er klassifisert som komplekse motordrevne fly.
7. Den nye prosessen som foreslås for ELA i NPA 2008-07, er en betraktelig enklere ny prosess for regulering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr. Hensikten er at man fortsatt skal kunne utstede typesertifikater for typen og luftdyktighetsbevis for det enkelte luftfartøy. Dette innebærer at den nye prosessen ville følge dagens prinsipper i Part 21.
 8. Ved høringsfristens utløp 18. juli 2008 hadde Byrået mottatt 843 høringsuttalelser fra 79 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
 9. Mange kommentatorer ga uttrykk for at NPA'en ikke oppfylte deres ønskemål, nemlig en sertifiseringsordning tilsvarende den de har i USA ("the Light Sport Aircraft rule"), som ikke omfatter godkjenning av organisasjoner eller at Federal Aviation Administration (FAA) må involveres i vesentlig grad. Disse kommentarene kom imidlertid mest fra aktører som var berørt av ELA1-prosessen.
 10. Dette var bakgrunnen for at Byrået foreslo en større strategisk endring i forhold til forslagene i det felles dokumentet som sammenfatter høringssvarene (CRD) på NPA 2008-07. Byrået foreslo å gjennomføre det regelverksforberedende arbeidet på dette området i en parallell fase 2. Samtidig skal muligheten for en ytterligere lemping av regelverksregimet for ELA1-luftfartøyer nærmere opptil FFAs LSA-regler utredes innenfor rammen av regelverksforberedende oppgave BR.010. Parallelt med dette skulle det arbeides videre på forslagene i NPA 2008-07 både for ELA1 og ELA2 slik at forenklingen av dagens sertifiseringsprosess i henhold til Part 21 skulle kunne innføres så snart som mulig.



11. Byrådet bestemte seg for å kommunisere den tofasede tilnærmingen tydeligere og offentliggjøre CRD til NPA 2008-07 i to deler for å presentere et fullt sammendrag av drøftingene, konklusjonene og forslaget til endring av Part 21 med sikte på å forenkle dagens sertifiseringsprosess. Det antas også at til tross for de motforestillinger mot todelingen som det vises til i vedlegget til denne uttalelsen, så medførte dette en forbedring av høringsprosessen om strategien og framskyndet prosessen for å endre Part 21 som foreslås i denne uttalelsen.
12. En egen CRD del II til NPA 2008-07 ble offentliggjort 25. november 2010. Den inneholdt alle de 843 høringsuttalelsene, svarene fra Byrådet og forslaget til nye sertifiseringsspesifikasjoner for ELA1-fly inntil 600 kg (CS-LSA). Denne nye CS-LSA skal etter planen offentliggjøres tidlig i 2011 og vil være basert på de samme industristandardene som FAA-regelverket for LSA.
13. I forbindelse med Byråets forberedelser til fase 2 (oppgave BR.010) har nasjonale regelverk for mikrofly i et antall medlemsstater og sikkerhetsrelaterte data blitt gjennomgått. Hensikten var å se om det var noe å hente fra disse regelverkene for luftfartøyskategorier som ligger opp mot ELA1-flyene. Resultatene av denne gjennomgangen vil bli brukt for å undersøke hvilke alternativer som finnes innenfor rammen av oppgave BR.010.
14. Fordelene og ulempene ved den tilnærmingen Byrådet har valgt for å drive fram endringene i Part 21 som foreslås i denne uttalelsen, er:
 - Forenkling av dagens sertifiseringsprosess for alle luftfartøyer som klassifiseres som ELA1 eller ELA2, samtidig som typesertifikatet og det begrensede typesertifikatet beholdes.
 - Denne regelverksprosessen gjør at endringene vil kunne komme på plass ganske raskt.
 - Konseptet "standardendringer" og "standardreparasjoner" innføres for:

- a. ELA1- og ELA2-luftfartøyer,
 - b. fly med største tillatte startmasse (MTOM) på 5 700 kg eller mindre, og
 - c. luftfartøyer med roterende bæreflate med MTOM på 3 175 kg eller mindre.
- Forslaget anses ikke som den optimale løsningen for ELA1, og det vil trenge mer tid for å utarbeide et nytt forslag.
 - "Gebyr- og avgiftsforordningen" vedtatt av Kommisjonen vil fortsatt gjelde selv om aktørene betrakter den som det største hinderet for sertifisering av nye luftfartøyer eller av endringer eller reparasjoner på eksisterende luftfartøyer. Det kom fram forslag om finansiering gjennom en liten avgift på flybillettene, på samme måte som i USA. Et slikt system ville sikre finansiering av EASA-systemet uten at prisen på flybillettene ville øke særlig.
15. Reaksjonene på CRD 2008-07 del I er tatt inn i tillegget til denne uttalelsen. Av praktiske årsaker er en del av dem oversatt eller presentert i sammendrags form. Til sammen syv foreninger i ELA1-sektoren av GA-miljøet, seks europeiske myndigheter, FAA og to privatpersoner sendte inn sine reaksjoner.
 16. Forslaget vekker særlig misnøye blant dem som er aktive innenfor ELA1-kategorien. Etter deres syn vil ikke forslaget gi deres miljø den nødvendige lettelsen i regelverket, og dessuten har det tatt altfor lang tid å utvikle forslaget. Byrået ga allerede i CRDen uttrykk for at det er klart at de foreslåtte endringene i Part 21 ikke vil være noen endelig løsning. Derfor foreslås det at det også foretas en gjennomgang av foreliggende alternativer for nødvendige endringer av grunnforordningen. Dette betraktes imidlertid ikke å berøre forslaget denne uttalelsen gjelder.
 17. Reaksjonene på CRD del I tyder på at bransjen mener en kombinert konstruksjons- og produksjonsgodkjenning som den som foreslås i et nytt Subpart L i Part 21, ikke vil gi de fordeler som var forventet. Forslaget til Subpart L betraktes som for komplisert. I det lange løp vil det kunne føre til manglende samsvar med eksisterende subparts i Part 21 for DOA og POA. Man mener også at det vil medføre enda mer byråkrati. Byrået har vurdert disse reaksjonene og kommet til at et nytt Subpart L, som bare skulle gjelde luftfartøyer som oppfyller kriteriene for kategori ELA1 og ELA2, ville komplisere Part 21 ytterligere, uten å medføre noen særlige fordeler for organisasjonene. Det er også klart at en eventuell kombinert konstruksjons- og produksjonsgodkjenning ville være avhengig av den enkelte medlemsstats anvendelse av artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii) i grunnforordningen. Det ville bare være i de tilfellene en medlemsstat hadde anmodet Byrået om å påta seg ansvaret for godkjenning av en bestemt produksjonsorganisasjon i medlemsstaten, at kombinert godkjenning kunne utstedes. I henhold til artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii) i grunnforordningen tillater gjeldende IR faktisk allerede en kombinert konstruksjons- og produksjonsgodkjenning. Dersom en medlemsstat har bestemt seg for å anvende denne bestemmelsen, gjennomfører Byrået et kombinert tilsyn med henblikk på POA og DOA og utsteder eventuelt en kombinert godkjenning. Derfor er forslaget til Subpart L trukket tilbake.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

18. Denne uttalelsen tar i størst mulig grad hensyn til forslagene fra de aktører og myndigheter som har deltatt i høringen og kommet med innspill til CRD del I til NPA 2008-07. I det følgende presenteres endringer til forslaget i CRD 2008-07 del I om endring av forordning (EF) nr. 1702/2003 og vedlegg I (Part 21) punkt for punkt. Redaksjonelle endringer er ikke uttrykkelig anført.

19. 1702/2003

En definisjon av ELA1 og ELA2 tas inn i artikkel 1 for å gjøre kravene i Part 21 mer lesbare.

20. Part 21**21A.14 Godtgjøring av evne**

Teksten til Part 21 i CRD 2008-07 del I ble feil, for det var ikke meningen at 21A.14(c) skulle endres i tråd med 21A.14(b) når det gjelder motorer og propeller. Dette punktet skulle bare omfatte sertifiseringsprogrammet for motorer og propeller installert på luftfartøyer omhandlet i dette punktet. 21A.14(b) og (c) rettes og forenkles ved at definisjonene av ELA1 og ELA2 settes inn i artikkel 1.

21A.35 Prøveflyginger

ELA1- og ELA2-luftfartøyer tas med i (b) i tråd med forslaget i CRD 2008-07 del I.

21A.90A Virkeområde

Dette punktet renummereres, og standardendringer legges til kapittelets virkeområde.

21A.90B Standardendringer

Kravet er omformulert og renummerert (i CRD 2008-07 del I, se 21A.98) for å sikre et klart skille mellom godkjenningsprosessen for endringer og standardendringer som ikke krever samme godkjenningsprosess. Videre er teksten forenklet ved å bruke definisjonen av ELA1 og ELA2 som er inntatt i artikkel 1.

21A.112B Godtgjøring av evne

Det er satt inn en henvisning til ny (c) i 21A.14 i tråd med forslaget i CRD 2008-07 del I.

21A.116 Overdragelse

Kravet er endret ved at det er satt inn en henvisning til ELA1-luftfartøyer i tråd med forslaget i CRD 2008-07 del I.

21A.307 Frigivelse av deler og utstyr for installasjon

Forslaget i CRD 2008-07 del I inneholdt ved en feil en (c) hvis innhold allerede var tatt med i (b). Denne bokstaven er derfor tatt ut.

Teksten er omformulert som følge av at definisjonen av ELA1 og ELA2 er inntatt i artikkel 1. Dessuten er det tatt med et eget krav om identifikasjon av deler produsert på eierens ansvar.

SUBPART L — Kombinert godkjenning av organisasjoner med ansvar for konstruksjon og produksjon av luftfartøyer som definert i 21A.14(b) og (c)

Forslaget til nytt Subpart er trukket tilbake.

21A.431A Virkeområde

Dette punktet var uendret i CRD 2008-07, men det har nå blitt renummerert, og standardreparasjoner er lagt til virkeområdet for dette kapittelet.

21A.431B Standardreparasjoner

Dette kravet er omformulert og renummerert (i CRD 2008-07 del I, se 21A.436) for å sikre et klart skille mellom godkjenningsprosessen for reparasjoner og standardreparasjoner som ikke krever samme godkjenningsprosess. Videre er teksten forenklet ved å bruke definisjonen av ELA1 og ELA2 som er inntatt i artikkel 1.

21A.432B Godtgjøring av evne

Kravet er endret og åpner nå også for bruk av et sertifiseringsprogram for å godtgjøre evne for ELA1-luftfartøyer, i tråd med forslaget i CRD 2008-07 del I.

21A.439 Produksjon av reparasjonsdeler

Dette kravet var i utgangspunktet endret slik at det omfattet et nytt Subpart L, men forslaget er trukket tilbake, så dette punktet er uendret.

21A.441 Utførelse av reparasjoner

Dette kravet var opprinnelig endret slik at det omfattet et nytt Subpart L, men forslaget er trukket tilbake. Ordyden "godkjent vedlikeholdsorganisasjon" er erstattet med en henvisning til Part M og Part 145 for å unngå eventuelle utilsiktede begrensninger i disse delene.

SUBPART P og SUBPART Q

Endringene som ble foreslått i disse kapitlene er blitt trukket tilbake sammen med Subpart L.

SECTION B

Forslaget til endringer i dette avsnittet er trukket tilbake sammen med Subpart L.

21. I tillegg til endringen i M.A.501(a) innarbeidet i forordning (EF) 1056/2008, foreslås det endringer i kommisjonsforordning (EF) **2042/2003** for å sikre samsvar med forordning 1702/2003. Disse endringene tar hensyn til den nye definisjonen av ELA1, de nye kategoriene deler i 21A.307(b) og innføringen av standardendringer og standardreparasjoner.

Artikkel 2 bokstav k) endres slik at definisjonen av ELA1 blir i tråd med den nye definisjonen som med denne uttalelsen foreslås inntatt i forordning 1702/2003. Disse endringene vil gi mulighet for full utnyttelse av de fordeler Part 21 åpner for.

22. Part M**M.A.302 Vedlikeholdsprogram for luftfartøyet**

(d) endres for å sikre at vedlikeholdsprogrammet tar hensyn til anvisningene for kontinuerlig luftdyktighet i sertifiseringsspesifikasjonene for standardendringer og -reparasjoner.

M.A.304 Data for endringer og reparasjoner

Dette punktet endres slik at det omfatter sertifiseringsspesifikasjonene som skal utstedes av Byrået for standardendringer og standardreparasjoner.

M.A.502 Vedlikehold av komponenter

Dette punktet endres for å fastsette vilkårene for vedlikehold av komponentene omhandlet i 21A.307(b) og gjøre det klart at disse komponentene ikke kvalifiserer for utstedelse av EASA-skjema 1 etter vedlikehold.

M.A. 613 Sertifikat for frigivelse for bruk for komponenter

Dette punktet endres for å gjøre det klart at komponentene omhandlet i 21A.307(b) ikke kvalifiserer for utstedelse av EASA-skjema 1 etter vedlikehold.

M.A.614 Vedlikeholdsdokumenter

(b) endres slik at den blir i samsvar med dataene som brukes for standardendringer og standardreparasjoner som ikke følger godkjenningprosessen i Part 21.

M.A.710 Inspeksjon av luftdyktighet

Ordlyden i (a)(6) endres for å sikre samsvar med standardendrings- og standardreparasjonskonseptet.

M.A.802 Sertifikat for frigivelse for bruk for komponenter

Dette punktet endres for å gjøre det klart at komponentene omhandlet i 21A.307(b) ikke kvalifiserer for utstedelse av EASA-skjema 1 etter vedlikehold.

M.A.902 Gyldigheten til sertifikatet for inspeksjon av luftdyktighet

Ordlyden i (b)(5) endres for å sikre samsvar med standardendrings- og standardreparasjonskonseptet.

23. Part 145

145.A.42 Godkjenning av komponenter

(a) endres for å omfatte komponentene omhandlet i 21A.307(c) og vilkårene for installasjon av disse komponentene.

145.A.50 Sertifisering av vedlikehold

Dette punktet endres for å gjøre det klart at komponentene omhandlet i 21A.307(b) ikke kvalifiserer for utstedelse av EASA-skjema 1 etter vedlikehold.

145.A.55 Vedlikeholdsdokumenter

(b) endres slik at den blir i samsvar med dataene som brukes for standardendringer og standardreparasjoner.

145.A.65 Retningslinjer for sikkerhet og kvalitet, framgangsmåter for vedlikehold og kvalitetssystem

Ordlyden i (b) endres for å sikre samsvar med standardendrings- og standardreparasjonskonseptet.

Köln, 18. mars 2011

P. GOUDOU
Administrerende direktør

TILLEGG: Reaksjoner på CRD 2008-07

1) Fra en privatperson kom følgende kommentarer:

- Det er beklagelig at det opprinnelige "konseptet for et bedre regelverk" bare har resultert i mindre endringer av dagens Part 21-regler. Forslagene er absolutt gode, men de vil ikke redde GA. Det anføres at et mindre byråkratisk nasjonalt system som "deutsche Luftrecht" eller en utvidelse av Annex II til 2000 kg MTOW ville ha gitt et bedre regelverk for GA.

Svar: Byrådet ga i CRD uttrykk for at det er klart at de foreslåtte endringene i Part 21 ikke vil være noen endelig løsning. Vi vil derfor følge opp dette og gå gjennom alternativer der det er nødvendig å endre grunnforordningen. Disse endringene vil kunne gå i samme retning som antydnet i denne reaksjonen. En endring på grunnforordningsnivå vil nok ta sin tid.

- Dagens konsept med egne regler for konstruksjon, produksjon, sertifikater, vedlikehold og operasjoner blir ikke vurdert som hensiktsmessig for GA. Ordningen gjør reglene uforståelige og altfor omfattende for både personer og organisasjoner som er involvert i GA. Hvorfor kan man ikke utarbeide egne regler for GA når det jo faktisk er mulig å innføre nye tekniske standarder for bestemte vektklasser?

Svar: Konsekvensen av den foreslåtte endringen innenfor dagens grunnforordning er at prinsippene ikke kan endres. Derfor vil særskilte regler for konstruksjon og produksjon bestå.

- **Gebyrer og avgifter** kommer fortsatt til anvendelse og er for høye for GA-organisasjoner. Hva med å innføre et lite gebyr på flybillettene for å sikre finansiering, på samme måte som i USA? Et slikt system ville sikre finansiering av EASA-systemet uten at prisen på flybillettene ville øke særlig.

Svar: Byrådet vil sende forslaget over til Kommisjonen til vurdering.

- **Godtgjøring av evne med hensyn til konstruksjon.** Innføringen av et "sertifiseringsprogram" betraktes som en forbedring, forutsatt at det holdes på et minimum. Også AP-DOA var opprinnelig et relativt mindre byråkratisk system, men det implementeres noen ganger på en slik måte at det ikke egner seg for små prosjekter. Det foreslås også å innføre en personlig "konstruksjonsgodkjenning" i stedet for en DOA for organisasjoner.

Svar: Byrådet er klar over at slik dagens krav til konstruksjonsorganisasjoner er implementert, kan ordningen være for krevende for GA-organisasjoner. Byrådet foreslår derfor i CRD 2008-07 at det utarbeides AMC for DOA som vil gjøre det lettere å godtgjøre samsvar. Fordelen vil være at godkjente konstruksjonsorganisasjoner vil kunne få fulle rettigheter. Forslaget om en "konstruksjonsgodkjenning" for enkeltpersoner har blir ikke vurdert på dette stadiet ettersom EASA har lagt seg på en tilnærming med organisasjonsgodkjenninger.

- **Deler som ikke krever EASA-skjema 1.** Dette betraktes som en positiv utvikling.

Spørsmål: Hvorfor kreves godkjenning for installasjon av godkjent utstyr når dette også omfatter monteringsanvisninger? Prosessen og kostnadene forbundet med godkjenning av installasjoner er til hinder for å kunne implementere moderne utstyr som FLARM, som vil kunne øke sikkerheten. Hvor mange ulykker nå for tiden har tekniske årsaker?

Svar: Byrådet takker kommentatoren for hans støtte til forslaget. Det støttes at det bør bli lettere for GA å gjennomføre "standardendringer". Dette er grunnen til at det er tatt med i dette forslaget (se neste punkt). Byrådet er enig i at de fleste ulykkene innen GA har operasjonelle årsaker.

- **Standardendringer og -reparasjoner.** I prinsippet støttes denne utviklingen. Måten det gjøres på, synes imidlertid å føre til mer byråkrati. FAA AC 43-13 er et pragmatisk dokument, og det er ikke behov for en ny CS.

Svar: Byrået foreslår å innføre en ny CS som dekker standardendringer og -reparasjoner med et innhold som bruker data fra FAA AC 43-13. Den rettslige statusen vil imidlertid ikke være den samme som for FAA Advisory Circular, for CS vil definere detaljerte reparasjoner og endringer som ikke vil kreve noen godkjenningssprosess. Prosessen med å utarbeide og utstede denne CS kan synes byråkratisk, men den vil gi Byrået anledning til å offentliggjøre godkjente konstruksjoner som ligger innenfor Byråets myndighetsområde, og som kan implementeres uten at det kreves godkjenning for hver enkelt standardreparasjon eller -endring.

2) Samme reaksjoner kom fra "British Gliding Association" og "European Gliding Union":

Standardendringer og -reparasjoner. Part 21, selv når denne delen endres for å ta hensyn til lette sportsfly, er utformet på en slik måte et ENHVER endring som utføres på et luftfartøy, uansett hvor liten endringen er, får konsekvenser for typesertifiseringsgrunnlaget for det aktuelle luftfartøyet. Prosessen må gjennomføres i sin helhet, inklusive DOA, når det er snakk om implementering av sportsutstyr, noe som er kostbart og uhensiktsmessig i betraktning av de helt minimale sikkerhetsimplikasjonene. Tiltaket som tilbys i NPA gjennom den foreslåtte CS – Standardreparasjoner og -endringer – ønskes velkommen, men kunne kanskje vært vurdert sammen med andre tiltak, f.eks.

- o en redefinering av ELA slik at en definert, begrenset klasse endringer kan gjennomføres alt etter hva som velges av eier, den som utfører vedlikeholdet, den lokale foreningen eller nasjonal luftfartsmyndighet (NAA),
- o større frihet innenfor Part 21 – hovedsakelig gjennom veiledning til AMC,
- o utarbeidelse av ytterligere, bedre egnet veiledning til NAA via "MB"-reglene i Part 21,
- o et minimalistisk alternativ med en ny DOA-godkjenning slik at disse endringene kan gjennomføres på en kostnadsbesparende og rasjonell måte,
- o anerkjennelse av at denne aktiviteten faktisk egner seg bedre for "kontinuerlig luftdyktighet" i henhold til Part M, og at rettighetene til en egnet Part M-organisasjon i slike tilfeller vil kunne anses som akseptable,
- o samlet innarbeiding av eksisterende veiledningsmateriale i den nye sertifiseringsspesifikasjonen – Standardreparasjoner og -endringer.

Det viktigste er hva som er det laveste nivået der en endring medfører endringstiltak. Slik det er nå, kreves en mindre endring selv når et instrument flyttes på samme instrumentpanel. Dagens definisjon av nivået der en "revidert installasjon" innebærer status som "mindre" endring, kan fortsatt diskuteres.

Svar: Byrået erkjenner at den foreslåtte endringen av Part 21 og innføringen av en ny CS for standardendringer og -reparasjoner har sine begrensninger ettersom den viderefører prinsippet om at alle endringer krever godkjenning. Dette skyldes imidlertid dagens grunnforordning. Fase 2 i oppgave BR.010, "bedre regelverk for allmennflyging", skal nettopp se på de mulighetene denne kommentatoren foreslår. På den annen side betyr den foreslåtte endringen av Part 21 og innføringen av standardendringer og -reparasjoner at man får et verktøy som når det gjelder endringer som krever godkjenning, forhåpentligvis vil føre til en felles, standardisert gjennomføring av endringer i en mindre tungrodd prosess.

Godtgjøring av evne i forbindelse med godkjenninger (DOA, POA og DOA/POA). Oppdelingen av regelverket i forhold til konstruksjon, utstedelse av luftdyktighetsbevis,

kontinuerlig luftdyktighet, reparasjoner og vedlikehold har ført til et stort antall godkjenninger. Dette er greit for store luftfartøyer og selskaper, men det er totalt uegnet for foreninger, SMBer og enkeltpersonsforetak som driver sportsflyging/GA. NPA inneholder forslag om en del tiltak som faktisk ikke tar hensyn til de mest grunnleggende behovene men i stedet viderefører prinsippet med flere godkjenninger.

Skreddersydd sertifiseringsprogram - Dette synes å gi konstruktørene mulighet for å utføre konstruksjonen først og så håpe på å få godkjenningen i etterkant når tilstrekkelig framdrift og tillit er oppnådd. Denne fleksibiliteten synes bare å endre rekkefølgen som søknadene om godkjenning sendes inn i, uten at det har noen betydning for den totale arbeidsmengden. Det er beklagelig at det ikke arbeides videre på det "alternative konseptet" når det gjelder endringer i typesertifikatet.

Godtgjøring av evne med hensyn til produksjon. I CRD omtales den "forenklede" prosessen i generelle vendinger uten at det sies noe spesifikt om hva forenklingen består i.

Svar: Det er ikke gjort noe for å forenkle bestemmelsen om POA, men Byrået kommer til å utarbeide AMC for lettere godtgjøring av samsvar for ELA1 og ELA2.

Kombinert DOA/POA. Dette er det mest lovende av alle tiltakene som gjelder "godtgjøring av evne". Verdien av tiltaket kan imidlertid lett forsvinne mellom EASA og en lite samarbeidsvillig NAA. Hvordan vil rollene til NAAene og EASA bli innpasset i en slik "forenklet" prosess?

Det anføres at mange europeiske seilflyforetak som tidligere hadde fulle nasjonale godkjenninger, siden ikke har klart å få Part 21-godkjenning, formentlig på grunn av kompleksiteten i Part 21-systemet og kostnadene som er forbundet med det. Kan man forvente at ett eller flere av disse alternativene vil gi mulighet for et "hurtigspor" fram mot godkjenning? Sett fra denne luftsportsforeningens ståsted, er nok den kombinerte DOA/POA-prosessen den mest sannsynlige kandidaten.

Svar: Tanken bak sertifiseringsprogrammet er å gi mulighet for typesertifisering uten å trenge DOA eller AP-DOA for ELA1. Det er klart at dette innledningsvis bare vil bety en forenkling ved førstegangs typesertifisering og ikke vil innebære de DOA-rettigheter som vil redusere belastningen med en videreføring av TC. Derfor utarbeides det forenklede AMC for å få DOA.

Merknad: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrået kommet fram til at ny Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrået allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

Deler som ikke krever EASA-skjema 1. Forslaget i CRD om å innskrenke gyldighetsområdet for deler som ikke krever EASA-skjema 1 for frigivelse, er ikke tilstrekkelig godt begrunnet. Behovet som er anført for å utarbeide et regelverk som har fellestrekk med kommersiell luftfart, er verken logisk eller fornuftig.

Produksjonen av reservedeler for skrog og støttestrukturer av råmaterialer fra godkjent kilde blir også mer enn godt nok kontrollert av luftfartøyets vedlikeholdspersonell kvalifisert i henhold til Part M og tjenestemenn med ansvar for kontinuerlig luftdyktighet. Hensiktsmessig registrering på arbeidsark og i vedlikeholdsjournaler av opprinnelsen til godkjent kommersielt utstyr og produksjon av mindre skrogdeler i samsvar med produsentens anbefalinger er allerede på plass i henhold til Part M, noe som absolutt er godt nok for denne bransjens sikkerhetsbehov, eller endog for å tilbakeføre et luftfartøy til kommersiell virksomhet i de sjeldne tilfellene det er aktuelt.

Innføringen av en regel som står i forhold til luftsportens/allmennflygingens behov, avhenger i sin helhet av den nærmere gjennomføringen av veiledningsmaterialet og av virkeområdet for disse frihetene.

Svar: Forslaget om deler uten EASA-skjema 1 går ut over gyldighetsområdet for deler produsert for vedlikehold. Dette gyldighetsområdet er åpent for alle deler unntatt deler og utstyr med begrenset levetid, deler som inngår i primærstrukturen eller i kontrollinnretningene. Denne begrensningen i gyldighetsområde innføres for å kontrollere sikkerhetsrisikoene og følgelig for å tillate bruk i kommersielle operasjoner.

Godkjente organer (Qualified Entities, QE). Det at SMBer og luftsportsforeninger får mulighet til å fungere som QE, er viktig og har potensial til å redusere administrasjonskostnadene. Derfor er det en utvikling som ønskes velkommen. Det fryktes at kompleksiteten i regelverkene og mulig mangel på engasjement på styrenivå kan overskygge fordelene ved en QE-enhet som vil være utelukkende til nytte for luftsports-/GA-bevegelsen generelt og søkerne spesielt. QE-enhetene bør gis maksimal frihet med hensyn til de funksjonene de velger, og bør måtte forholde seg til bare én motpart hos myndighetene. Hvorvidt QE-enhetenes virksomhet vil være kommersielt levedyktig, er et forhold som må vurderes grundig.

Svar: Vi erkjenner at det råder usikkerhet med hensyn til prosessen med QE for Byrået og foreslår derfor en forenkling av AMC innenfor dagens DOA-struktur.

Hvordan vedkommende myndigheter kan bruke QE, vil bli definert i de framtidige myndighetskravene AR GEN.205 (jf. CRD til NPA 2008-22(b) og 2009-02(d) publisert 4. oktober 2010). Når gjeldende bestemmelser i Part 21 blir innarbeidet i Part AR, vil POA blir omfattet av dette regelverket. Uttalelsen om dette forventes i 2013. (jf. regelverksforberedende oppgave MDM.060)

3) CAA NL:

(side 6, pkt. 1) CAA NL stiller spørsmålstegn ved hvorvidt forslaget om å legge begrensningene for luftfartøyene inn under de operasjonelle reglene i typesertifikatets datablad (TCDS), kan gjøres uten at dette vil medføre et enormt etterslep for å endre TCDSene for luftfartøyer som ble sertifisert før EASA, og hvis sertifikater fortsatt gjelder. Et antall TCDSer vil ikke spesifikt angi hvilke begrensninger som kommer til anvendelse i forhold til luftdyktighetsreglene.

Svar: Her foreligger det nok en misforståelse med hensyn til intensjonen bak CRD. Ettersom det ble antatt at en utstedelse av typesertifikat for motor og propell ville være for restriktiv, foreslo gruppen at man kunne bruke RTC som en mulig utvei. På dette tidspunkt kom det fram bekymringer for at et RTC ville kunne begrense operasjonene til ikke-kommersielle operasjoner. Utkastet til operasjonelle regler tar utgangspunkt i at luftfartøyet trenger et luftdyktighetsbevis (CofA) eller et begrenset luftdyktighetsbevis, og innebærer ingen generiske begrensninger på operasjonene annet enn det som er angitt i luftfartøyets dataark. Bruken av begrensede typesertifikater (RTC) vil derfor ikke ha noen konsekvenser. Det planlegges ikke å endre eksisterende dataark for typegodkjenning (TCDS) med tilbakevirkende kraft.

Sertifiseringsspesifikasjoner for svær lette luftfartøyer (CS-VLA). CS-VLA bør endres til 900 kg, som vil være i tråd med CS-22.

Svar: Dette innspillet vil bli vurdert i forbindelse med regelverksforberedende oppgave VLA.008.

(side 11) Vi kan ikke støtte forslaget om en redusert og forenklet sertifiseringsprosess for "amatørbygd" reservedeler for luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport (CAT).

Svar: Byrået mener fortsatt at man opprettholder et tilstrekkelig sikkerhetsnivå når disse delene ikke inngår i primærstruktur, kontrollinnretninger eller har begrenset levetid.

(side 14 øverst) Vi skjønner ikke hvordan EASA kan opptre som "representant for konstruksjonsstaten" for luftfartøyer konstruert i USA uten at ansvaret for typesertifisering (TC) og konstruksjon er overført i samsvar med ICAOs regelverk.

Svar: Byrået må utrede "konstruksjonsstat"-spørsmålet videre, for virkeområdet for US-LSA er opp til 600/650 kg, og derfor vil slike begrensede typesertifikater (RTC) ikke være i samsvar med ICAO-regelverket ettersom nedre grense i henhold til Annex 8 Part 5 er 750 kg og ICAO Annex 8 bare omhandler typesertifikater.

CAA-NL har følgende merknader til forslaget til Part 21:

21A.98 Standardendringer. Slik (a) nå er formulert, vil ikke seilfly og motorseilfly med MTOM > 2000 kg kunne ta i bruk standardendringene, mens CS-23-luftfartøyer vil kunne bruke dem opp til MTOM < 5700 kg. Det virker logisk å utelate denne muligheten for alle seilfly og motorseilfly under 5,7 tonn.

Forslag til ordlyd:

Anvendelse: Denne bokstav gjelder bare luftfartøyer med største tillatte startmasse (MTOM) under 5700 kg, fly med roterende bæreflate med MTOM under 3175 kg, seilfly og motorseilfly med MTOM under 5700 kg, og ballonger og luftskip som definert i 21A.14(b) eller (c).

Svar: Byrået forventer ikke at det vil komme standardendringer på slike seilfly eller motorseilfly som vil ligge langt utenfor dagens seilflykonstruksjoner.

21A.307 Frigivelse av deler og utstyr for installasjon.

Den foreslåtte endringen hva angår gyldighetsområdet for deler uten EASA-skjema 1, gjenspeiles ikke i forslaget til 21A.307(b) og (c).

Svar: Godtatt. (c) ble beholdt ved et mistak og vil utgå.

21A.353 Berettigelse

Teksten i (b)(5) og (6) er ikke klar.

Forslag til ordlyd:

(b) For en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon skal søkeren være innehaver av eller ha søkt om:

(5) for et definert arbeidsområde, godkjenning i henhold til dette kapittel med sikte på å godtgjøre samsvar med en bestemt konstruksjon. (6) bør utgå.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrået kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrået allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.239 Konstruksjonssikringssystem

(a): Konstruksjonssikringssystemet bør være et **dokumentert** system. Sett inn ordet "dokumentert" før konstruksjonssikringssystem i første setning.

(a)(2): Det ansvaret som skal ivaretas, bør være i samsvar med denne **del**, ettersom også pliktene som innehaver av godkjenning som konstruksjonsorganisasjon skal oppfylles, 21A.3 osv. Skal være "del" ("Part"), ikke "kapittel" ("Subpart").

(b): Teksten om utstedelse av en samsvarserklæring til Byrået bør inntas her, med samme ordlyd som i 21A.239(b). Denne erklæringen kreves både i 21A.381(b) og 21A.385(d).

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.361 Produksjonskvalitetssystem

(a): Kvalitetssystemet skal være et dokumentert system. Sett inn ordet "dokumentert" før kvalitetssystem i den første setningen.

(b)(ix): Dette kan utgå ettersom den godkjente organisasjonen er den samme som søker om eller er innehaver av godkjenning som konstruksjonsorganisasjon.

(b) siste setning: Her vises det bare til deler med begrenset levetid, mens 21A.307 nevner særskilt deler som inngår i primærstrukturen eller i kontrollinnretninger, som normalt defineres som kritiske deler.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.363 Håndbok

Alle ledd: Av konsekvens- og klarhetshensyn bør henvisningene til de aktuelle leddene i 21A.365 tas med, på samme måte som det er gjort i 21A.143.

(a)(11): En beskrivelse av systemet for organisasjonsgjennomgang og "**kvalitet**" og tilhørende framgangsmåter. Sett inn ordet "kvalitet". Som nevnt i punkt 4 på s. 8 i dokumentet, ble forslaget om en lemping i produksjonsdelen av godkjenningen ikke beholdt, og også i 21A.361 trengs det et kvalitetssystem.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.365 Krav til godkjenning

(c)(2): Skal være "del" ("Part"), ikke "kapittel" ("Subpart") ettersom organisasjonen bør overholde alle kravene i Part 21.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.367 Endringer i den godkjente organisasjonen

(a): Etter utstedelse av godkjenningen som organisasjon, enhver endring i organisasjonen, særlig endringer i systemene for konstruksjonssikring eller organisasjonsgjennomgang **og kvalitet**. Sett inn ordene "og kvalitet"; se begrunnelse under 21A.363(b)(11).

Sett inn samme ordlyd som i 21A.147(b), ettersom vedkommende myndighet eller Byrådet kan ville ønske å benytte denne muligheten i forbindelse med endringer i organisasjonen.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.381 Konstruksjonsrettigheter

Ordlyden i (c)(4) og (5) er ikke klar.

(c)(6) er ikke i tråd med 21A.710(a). Ordlyden bør endres i tråd med 21A.263(c)(6) og (7).

(d): Denne delen kan utgå ettersom dette allerede er regulert i 21A.47.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.383 Produksjonsrettigheter

(c): Henvisningen til 21A.307 bør utgå akkurat som i 21A.163(c).

(e): Dette bør også omfatte retten til å utstede flygetillatelse (PtF). Teksten bør endres i tråd med 21A.163(e). Dette vil medføre at også 21A.711 må endres og inneholde en henvisning til dette punkt.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.385 Innehaverens plikter

(j)(1): Vennligst skriv om innledningen her som følger: Systemet i henhold til i) bør omfatte alle tilfeller der Ettersom organisasjonen er innehaver av godkjenning både som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon, er dette et internt spørsmål.

(j)(2): Fra "Dersom innehaveren av den kombinerte....." Dette kan ikke være rett ettersom det bare er organisasjoner som er innehavere av eller har søkt om godkjenning som konstruksjonsorganisasjon, som kan få denne godkjenningen. Vennligst slett dette.

(k): Vennligst slett, ikke mulig.

(n): Henvisningen til 21A.383(f) er ikke riktig, da det ikke finnes noen (f).

(o): Vennligst sett inn samme tekst som i dagens 21A.165(k). Dette er nødvendig før en PtF kan utstedes.

Svar: Ut fra reaksjonene på CRD og reaksjoner som er framkommet i interne høringer om denne uttalelsen, har Byrådet kommet fram til at forslaget om Subpart L om en kombinert godkjenning som konstruksjons- og produksjonsorganisasjon bør trekkes tilbake. Konklusjonen var at en slik løsning ikke ville gi noen fordeler, samtidig som muligheten for en slik godkjenning fra Byrådet allerede finnes i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii).

21A.436 Standardreparasjoner

Se merknad under 21A.98.

Svar: Avvises. Se svar i forbindelse med 21A.98.

21A.711(b) og (c)

En henvisning til 21A.381 og 21A.385 bør settes inn.

Svar: Byrådet har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

4) DGAC Frankrike

Helt fra begynnelsen av denne øvelsen har DGAC France gitt sin fulle støtte til ELA-prosjektet. DGAC France er meget tilfreds med innholdet i CRD 2008-07 del I og støtter forslagene fra EASA.

ELA er noe hele GA-samfunnet har ventet på. Ettersom en del ELA-programmer allerede har startet opp, er det viktig at regelverk, sertifiseringsprosedyre og AMC kommer på plass så fort som mulig for å sikre at disse programmene blir gjennomført og standardisert i Europa.

Svar: Byrådet takker for støtten fra DGAC France. En liste over nødvendige tiltak som DGAC France har lagt fram, vil bli lagt til grunn når oppfølgingen av MDM.032 og BR.010 skal organiseres.

På side 5/28 står det at typesertifikatnehaveren (TCH) må søke om ELA-regimet. Vi forstår det når det gjelder nye produkter. Likevel bør det for brukte produkter være opp til luftfartøyets eier om han vil benytte ELA-regelverket.

Svar: Dette er helt korrekt observert, og forslaget til ordlyd i Part 21 vil ikke begrense anvendelsen utelukkende til nye luftfartøyer eller TCH.

Tekniske vilkår for motor og propell

Dette er anført på side 5/28, under (a)(2), men de finnes ikke. Av standardiseringshensyn bør EASA offentliggjøre dem.

Svar: Godtatt. De tekniske kravene må spesifiseres og offentliggjøres innenfor rammen av fase 2. Per i dag finnes de bare for seilfly og svært lette luftfartøyer (VLA) i de respektive luftdyktighetsforskriftene. (Subpart H og J til CS-22 og henvisning i CS-VLA til disse subparts)

Harmonisering mellom CS-VLA og CS-22

På side 6/28 og 7/28, under (b)(2) 2. og 4. kulepunkt, er det angitt forskjellig vektgrense (MAW) for CS-VLA og CS-22. Vektgrensene bør harmoniseres til 900 kg.

Svar: Denne kommentaren vil bli nærmere behandlet innenfor rammen av den relevante regelverksforberedende oppgaven.

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

EFLEVA mener det er vanskelig å kommentere CRD del I uten å ha tilgang til kommentarene i detalj.

Fase 2, oppgave BR.010, støttes, men dette kommer sent.

EFLEVA er enig i at TC ikke er nødvendig for motorer og propeller på visse ELA-luftfartøyer.

EFLEVA er enig i forslaget om å sette den øvre grensen for ELA1 opp til 1200 kg og mener dette var på tide.

EFLEVA støtter innføringen av de nye sertifiseringsspesifikasjonene og revisjonen av de eksisterende. Forbundet understreket imidlertid at det er viktig for bransjen at disse CSene kommer så snart som mulig.

EFLEVA bifaller Byråets forslag om å tillate forenklete metoder for etterlevelse av Part 21 Subpart J, ettersom Byrådet da bare vil måtte engasjere seg i liten grad i godkjenningen av endringer og reparasjoner, noe som vil redusere kostnadsbyrden.

EFLEVA støtter konseptet om en kombinert DOA/POA-sertifisering hvis det reduserer kostnadene for små konstruksjons-/produksjonsselskaper.

EFLEVA støtter også konseptet om Godkjente organer (QE) som tildeles bestemte sertifiseringsoppgaver. EFLEVA er imidlertid bekymret for at det ikke er tilstrekkelig å legge anbudsinnbydelser ut på EASAs nettsted, og for at ytterligere tiltak vil måtte iverksettes for å underrette potensielle tilbydere.

EFLEVA mener Byrådet gjør rett i år ville harmonisere regelverket med USA når det gjelder krav til utstedelse av luftdyktighetsbevis for lette sportsfly. Imidlertid framgår det av forslagene i CRD at formalitetene ved eksport av fly fra EU til USA er ganske enkle, mens fly som eksporteres fra USA til EU pålegges ekstra sertifiseringskrav. Dette vil gjøre det dyrere for amerikanske produsenter og utgjøre en hindring for salg av amerikanske fly i EU.

EFLEVA støtter forslaget om å innføre en ny CS for standardendringer og -reparasjoner på grunnlag av (AC)43-13. EFLEVA vil nok en gang innstendig oppfordre Byrådet om å innføre denne CS så snart som mulig, da dette vil bidra til å redusere/fjerne kostnaden ved å få godkjent endringer og reparasjoner.

Svar: Byrådet takker kommentatoren for støtten og har foreslått en rekke oppfølgingsoppgaver (f.eks. MDM.032(d) og BR.010) i samsvar med offentliggjort regelverksplan. Der det er mulig, prøver vi å forsere disse oppgavene.

6) European Sailplane Manufacturers

"European Sailplane Manufacturers" gir uttrykk for skuffelse over det forslaget til endringer som oppgave MDM.032 har munnet ut i. Det har tatt for lang tid, og det oppfyller ikke det endemål som GA så desperat trenger.

De hevder nok en gang at noe må gjøres med gebyr- og avgiftsforordningen for GA, for dette skader hele GA-miljøet.

Godtgjøring av evne med hensyn til konstruksjon. Foreliggende alternativer (sertifiseringsprogram, alternative prosedyrer for godkjenning som konstruksjonsorganisasjon (APDOA) og full DOA) endres ikke med dette forslaget og innebærer derfor ingen lettelse for bransjen. Full DOA betraktes fortsatt ikke som kostnadmessig overkommelig. Vi foreslår derfor at det legges enkelte privilegier til APDOA som vil gi et insentiv til å begynne med APDOA og kanskje senere oppgradere til full DOA.

Svar: Byrådet er klar over at slik dagens krav til konstruksjonsorganisasjoner er implementert, kan ordningen være for krevende for GA-organisasjoner. Byrådet foreslo derfor i CRD 2008-07 at det utarbeides AMC for DOA som vil gjøre det lettere å godtgjøre samsvar. Fordelen vil være at godkjente konstruksjonsorganisasjoner vil kunne få fulle rettigheter.

Standardendringer og -reparasjoner. Vi støtter innføringen av standardendringer og -reparasjoner, men vi skjønner ikke helt at det er behov for en ny CS. Denne innføringen bør være pragmatisk og skje så raskt som mulig. "European Sailplane Manufacturers" vil gjerne bidra i dette arbeidet.

Svar: Byrådet foreslår å innføre en ny CS som omfatter standardendringer og -reparasjoner på grunnlag av data i FAA AC 43-13. Den rettslige statusen vil imidlertid ikke være den samme som for FAA Advisory Circular, for CS vil definere detaljerte reparasjoner og endringer som ikke vil kreve noen godkjenningsprosess. Prosessen med å utarbeide og utstede denne CS kan synes

byråkratisk, men den vil gi Byrået anledning til å offentliggjøre godkjente konstruksjoner som ligger innenfor Byråets myndighetsområde, og som kan implementeres uten at det kreves godkjenning for hver enkelt standardreparasjon eller -endring. Man antar at dette vil gjøre gjennomføringen lettere.

Endringer i CS-LSA. Innføringen av en egen CS på grunnlag av ASTM-standarder for LSA-luftfartøyer, støttes. Dette nye regelverket bør klart komme til anvendelse på disse luftfartøyene. Det bør heller ikke levnes noen tvil om at andre eksisterende luftdyktighetsforskrifter som CS-VLA eller CS-22 også kommer til anvendelse.

Svar: CS-LSA gjelder bare fly og kommer derfor ikke til anvendelse på seilfly. LSA-fly er av natur motordrevne fly som kanskje har gode glideegenskaper, men de er ikke konstruert som seilfly.

Godkjente organer (QE). Et viktig, sentralt poeng i seilflyprodusentenes klage er at EASA og akkrediterte nasjonale luftfartsmyndigheter (NAA) mangler personell med inngående forståelse av småflybransjen.

Problemene produsentene i denne bransjen har, er oftere forbundet med feil anvendelse av regelverket enn med feil regelverk. QE kan være en mulig løsning på denne mangelen på fagkunnskap om og hensyn til småflymiljøet. Dette er kravene som bør stilles til QE:

- Organisasjonen bør ha erfaring/bakgrunn fra småflybransjen
- Om nødvendig bør språket være det samme som søkerens morsmål
- Utviklingen i retning av enda flere papirer og administrative prosesser må snus
- Skillet mellom oppgaver og godkjenninger må motarbeides
- Ideelt sett kunne organisasjonen føre tilsyn med alle produkter og organisasjoner i samme selskap
- Om mulig bør søkeren ha anledning til å velge hvor disse oppgavene skal utføres
- Og sist men ikke minst bør prisen være overkommelig i forhold til typiske produktpriser.

Svar: Vi erkjenner at det råder usikkerhet med hensyn til prosessen med QE for Byrået og foreslår derfor en forenkling av AMC innenfor dagens DOA-struktur som en kjapp løsning. Kravene som nevnt over, tilsvarende begrunnelsen gitt i NPA og understreker de potensielle fordelene ved å bruke QE.

Deler som ikke krever EASA-skjema 1. Produsentene mener dette konseptet vil gi god fleksibilitet, men det forutsetter i høyeste grad at AMC inneholder nærmere anvisninger med hensyn til hvordan samsvar med godkjente data skal godtgjøres. "European Sailplane Manufacturers" vil gjerne bidra til arbeidet på AMC.

Svar: Byrået takker for tilbudet om hjelp.

Et seilfly er ikke et fly. Seilflyprodusentene er av den oppfatning at en forklaring om at et seilfly ikke er et fly og derfor ikke er et "komplekst motordrevet luftfartøy", bør tas med i denne uttalelsen, i stedet for å endre definisjonen i grunnforordningen.

Svar: Vi forstår at denne fortolkningen er mulig for seilfly med jetmotor, og vil vurdere en klargjøring i AMC til Part 21. (jf. oppgave MDM.032(d)).

Typesertifikat for luftfartøyer uten typesertifikat for motor og/eller propell. Vi støtter muligheten for et begrenset TC, men fullt TC bør være mulig for seilfly med ikke-sertifiserte motorer og propeller. Dette ville bidra til å fremme utviklingen av mer effektive og mindre støyende framdriftsløsninger.

Svar: Dette vil bli vurdert innenfor rammen av oppgave BR.010.

7) FAA

FAA har gått gjennom CRD og har ingen kommentarer.

Svar: Tatt til etterretning.

8) Fédération Française de Vol à Voile (FFVV)

Deler som ikke krever EASA-skjema 1. Muligheten for ELA1-luftfartøyer bør utvides til klubbeide seilfly, ikke bare eieren.

Svar: En tilsvarende fortolkning som den som er brukt i Part M kan legges inn i AMC.

Godkjente organer (QE). FFVV har til hensikt å kvalifisere seg som QE for seilfly med et definert arbeidsområde når denne muligheten foreligger. FFVV er spesielt bekymret for gjennomføringen, som bør bidra til å øke sikkerheten og redusere byråkratiet, og har gjort seg opp en del tanker om dette

Svar: Vi erkjenner at det råder usikkerhet med hensyn til prosessen med QE for Byrået og foreslår derfor en forenkling av AMC innenfor dagens DOA-struktur som en kjapp løsning.

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

Godkjente organer (QE). Det trengs omfattende og utvetydig veiledning med hensyn til hvilken kompetanse som kreves for å utføre sertifiseringsoppgaver. Når det gjelder "confirmation of compliance function" (tilsvarende CVE-funksjonen), må nødvendige kvalifikasjoner og ansvarsområder defineres i AMC/GM.

Svar: Vi erkjenner at det råder usikkerhet med hensyn til prosessen med QE for Byrået og foreslår derfor en forenkling av AMC innenfor dagens DOA-struktur som en kjapp løsning.

Endringer i CS-LSA. Det nøyaktige innholdet i CS-LSA er ukjent, men FOCA har detaljerte kommentarer til ASTM-standardene som det vises til i NPA, og som er nærmere beskrevet i dette høringsinnspillet.

Svar: CS-LSA bygger på gjeldende ASTM-standard supplert med krav og AMC som er til hjelp ved godtgjøring av samsvar. CS-LSA inngår i CRD 2008-07 del II.

FOCA har følgende bemerkninger til forslaget til ordlyd i Part 21:

21A.14

a) Gjeldende tekst i Part 21, 21A.14(b) er "en propell med fast eller stillbar stigning".

Tekst som er fjernet i CRD, er "en propell eller en propell med variabel stigning"

Ny tekst i CRD er "en fast propell eller en propell med variabel stigning"

Teksten i CRD må være i samsvar med gjeldende tekst i Part 21.

Svar: Godtatt. Endringen som ble innført i Part 21 med endringsforordning 1194/2009 var ikke innarbeidet i CRD.

b) Forslaget til 21A.14(b) og (c) angir spesifikt at dette kommer til anvendelse på fly med MTOM under 2000 kg / 1200 kg som ikke er klassifisert som "komplekse motordrevne luftfartøyer". Men ut fra grunnforordningens art. 3(j) regnes fly med MTOM under 2000 kg / 1200 kg automatisk som ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer. Vi foreslår at ordlyden "som ikke er klassifisert som komplekse motordrevne luftfartøyer" utgår fra 21A.14(b) og (c).

Svar: *Henvisningen til komplekse motordrevne luftfartøyer bør beholdes ettersom jetframdrift alene er nok til kvalifiseringen som "kompleks".*

c) Forslaget til 21A.14(c) omfatter:

7. en stempelmotor,

9. en propell

Dette innebærer en vesentlig lemping i forhold til dagens krav ettersom det framgår at godtgjøring av evne i forbindelse med sertifisering av disse produktene vil være begrenset til godkjenning av et sertifiseringsprogram, uten hensyn til f.eks. motorkraft eller type propellkonstruksjon (tilsynelatende kan en stempelmotor sertifiseres i henhold til 21A.14(c) og så installeres på et luftfartøy med MTOM > 1200 kg). Vi mener dette ikke er tilstrekkelig, og at virkeområdet for 21A.14(c)(7) og (9) bør begrenses.

Svar: *Godtatt.*

21A.307(b) og (c)

a) 21A.307(b) og (c) synes å motsi hverandre. Teksten må derfor endres eller gjøres klarere.

b) Den foreslåtte ordlyden innebærer at kravet bare gjelder tilfeller der (de er produsert på) "luftfartøyets eiers ansvar, når de er installert på dens egne luftfartøyer". Dette leder til flere spørsmål.

Innebærer dette vilkåret begrensninger på hvem som kan fly luftfartøyet?

Hvilket krav vil gjelde for luftfartøyer med MTOM opptil 1200 kg som flys i en flygeskole? 21A.307(a)?

Hvis ja, blir dette uhensiktsmessig, for hensikten må jo være å ha midler til å erklære at en enhet er "produsert i samsvar med godkjente konstruksjonsdata og er i driftssikker stand" uten å pålegge de belastningene som utstedelse av EASA-skjema 1 medfører.

Forslaget til 21A.307(c) vil tillate alle deler (inklusive deler og utstyr med begrenset levetid og deler som inngår i primærstrukturen eller i kontrollinnretningene) som er "produsert i samsvar med godkjente konstruksjonsdata på luftfartøyets eiers ansvar, når de er installert på hans luftfartøy". Selv om vi forstår intensjonen bak dette kravet, mener vi det i sin nåværende form går ut over den opprinnelige intensjonen om å gi en viss lettelse. Slik det nå er formulert, blir kravet uforholdsmessig siden enten 21A.307(a) kommer til anvendelse (og i noen tilfeller vil innebære at kravet blir for høyt), eller 21A.307(c) tillater en veldig lav grad av samsvar basert på forslaget om "eiers ansvar". Risikoen er at vi får et system som juridisk sett er korrekt (ansvaret ligger på eier), men som sikkerhetsmessig er tvilsomt: i denne sammenheng vil det kunne stilles spørsmålsteget ved hvorvidt luftdyktighetsinspeksjoner for samsvarsformål vil være effektive ettersom inspeksjonen f.eks. kan utføres en tid etter at delene er installert, og omfanget av kontrollen under inspeksjonen er begrenset.

Vi har følgende forslag:

— Lettelsene i 21A.307 (a) defineres slik at de ikke er begrenset til deler som er "produsert i samsvar med godkjente konstruksjonsdata på luftfartøyets eiers ansvar, når de er installert på hans luftfartøy".

— For deler og utstyr med begrenset levetid, deler av primærstrukturen og deler av kontrollinnretningene som er "produsert i samsvar med godkjente konstruksjonsdata på luftfartøyets eiers ansvar, når de er installert på hans luftfartøy", må Byrået/godkjent organ delta i samsvarskontrollen. Her bør man heller bruke samme definisjon på "Owner/Operator Produced Part" som FAA bruker i AC 20-62:

En eier/operatør betraktes som produsent av en del dersom eieren har deltatt i kontrollen av konstruksjonen, produksjonen eller kvaliteten av delen. Å delta i konstruksjonen av delen kan bety å føre tilsyn med produksjonen av delen eller å levere følgende til produsenten: konstruksjonsdata, materialene som delen skal framstilles av, produksjonsprosesser, monteringsmetoder eller prosedyrer for kvalitetskontroll.

— For IFR-utstyr som kan klassifiseres som kritisk (der feiltilstander klassifiseres som farlige eller katastrofale), bør samme prinsipp anvendes som for deler og utstyr med begrenset levetid, deler som inngår i primærstrukturen og deler som inngår i kontrollinnretningene.

— Man bør dra fordel av nasjonale godkjenninger som produksjons-/vedlikeholdsorganisasjon forutsatt at produsentens kvalitetssikringssystem er tilgjengelig (se også 21A.439), eller lettelser kan innrømmes for produksjon i begrenset antall, forutsatt at godkjente data brukes for produksjonen og samsvar med godkjente konstruksjonsdata godtgjøres på en måte som kan godtas av Byrået/det godkjente organet, som skal underrettes om produksjonsprosessen slik at det kan vurdere om nivået av deltakelse er tilstrekkelig (f.eks. behov for samsvarsinspeksjoner).

— 21A.307 må ta hensyn til eventuelle lettelser som gjelder "faderløse" ("orphan") luftfartøyer (se kommentar i slutten av dette dokumentet).

Svar: 21A.307 er blitt omformulert slik at intensjonen kommer klarere fram. Prinsippet kan ikke endres. Eieren defineres som produsent av delen. Det er eieren som kan vurdere om en del uten EASA-skjema 1 kan installeres dersom nevnte kriterier er oppfylt. Det bør også være klart at dette bare er mulig når delene er identifisert og installert på eierens eget luftfartøy.

Når det gjelder punktet om IFR-utstyr, vil det innenfor rammen av regelverksforberedende oppgave 21.026 "Nye kategorier deler som ikke krever EASA-skjema 1", som skal ta til i begynnelsen av 2011, bli vurdert om det skal tas med en henvisning til deler som er nødvendige for operative eller ATM-funksjoner.

Standardendringer

Det anbefales også at veiledningsmaterialet i FAA AC 23-27 "Parts and materials substitution for vintage aircraft" vurderes, da dette vil være spesielt nyttig for "faderløse" luftfartøyer.

Svar: Veteranfly og historiske fly ligger utenfor EASAs mandat. "Faderløse" luftfartøyer er ikke tema i denne NPA.

Det heter i CRD at "Standardreparasjonene og -endringene i CS er derfor faktisk godkjente data som en vedlikeholdsorganisasjon kan bruke i samsvar med Part M". Hva er grunnen til at bare "vedlikeholdsorganisasjoner" kan bruke standardreparasjoner? Hensikten burde være å også ha utvalgte oppgaver som kan utføres av eier/pilot.

Svar: Vi er enige i at dette ble for begrenset. Kravene i Part M og Part 145 er gjennomgått og endret (se forslag til endring av 2042/2003 i tilknytning til denne uttalelsen) der det var nødvendig for å vise at dette også omfatter godkjente data og kan brukes i samsvar med kravene i Part M eller Part 145.

AFM/AFMS og ICA

AMC/GM anses å være påkrevet for å sikre at en minstestandard oppnås både ved utstedelse og revisjon. Det bør også gis veiledning med hensyn til klassifiseringen av endringer i AFM, særlig for søkere som velger å godtgjøre samsvar i henhold til 21A.14(b) og (c). Veiledning bør også gis med hensyn til 21A.381(c)(4) og (5).

Svar: ICA er gjenstand for en egen pågående oppgave (MDM.056). Det bør anføres at med uttalelse 01/2010 gis alle DOA mulighet for å godkjenne visse endringer i AFM. GM for klassifisering av endringer i AFM vil bli offentliggjort i en beslutning etter NPA16-2006.

21A.367(a)

Det trengs veiledningsmateriale som klart definerer hva som skal defineres som en vesentlig endring.

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.377(c)(2)

Fristen for gjennomføring av korrigerende tiltak er ikke i tråd med kommisjonsforordning (EF) nr. 1194/2009 av 30. november 2009.

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.381(d)

Er dette kravet nødvendig? Er det ikke allerede dekket i kravene i forbindelse med overføring av TC/STC?

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.439 og 21A.441

Lettelsene for deler produsert av eier, bør defineres, i det minste for tilfellene som faller inn under standardendringer.

Svar: Avvist. Produksjon av deler og frigivelse av deler er to forskjellige ting som ikke har noe med hverandre å gjøre. Deler som kan aksepteres uten EASA-skjema 1 i samsvar med 21A.307(b), eller for den saks skyld deler som omfattes av en standardreparasjon eller -endring, kan per definisjon ikke produseres av eier. Gjeldende krav i Part M og Part 145 får fortsatt anvendelse.

"Orphan" luftfartøyer

Selv om NPA ikke opprinnelig var ment å omfatte "faderløse" luftfartøyer og problemer i den forbindelse, bør man benytte sjansen i forbindelse med dette regelverksforberedende arbeidet til å definere veiledningsmateriale for disse luftfartøyene. Blant de forholdene som bør behandles, er:

— Veiledning til identifisering av erstatningsdeler og -materialer (jf. FAA AC 23-27 "Parts and materials substitution for vintage aircraft"),

— Deler/materialer kan tidligere ha blitt godkjent som erstatning på luftfartøyer av samme type. Dersom installasjonen (og eventuelt produksjonen) er fullført på en måte som er i samsvar med en tidligere godkjenning, kan de tidligere godkjenningene brukes som grunnlag for godkjenning av et tilsvarende luftfartøy. Men i dette tilfellet må søkeren ha alle tidligere godkjenningsdata, inklusive anvisninger for kontinuerlig luftdyktighet, eller utvikle eventuelt manglende data med hjelp fra en godkjent enhet (f.eks. QE, DOA/ADOA osv.). Alternativt kan Byrået/det godkjente organet evaluere søkerens kompetanse ved å vurdere om vedkommende har god kjennskap til konstruksjonsprinsippene for den typen luftfartøy som endringen eller reparasjonen gjelder.

— Først og fremst er det vanskelig å finne reservedeler som er i samsvar med TC (lite antall, lange ledetider, problemer med foreldelse osv.), for ikke å snakke om deler med EASA-skjema 1. Veiledning med hensyn til installasjon av gamle og/eller brukte deler (restaurerte, overhalte eller resertifiserte deler). Det bør tas hensyn til at deler i TC kan være foreldet, og at andre deler kan være tilgjengelige som teknisk sett er mer avanserte og mer pålitelige.

Svar: Byrået takker for innspillet men føler at det ligger utenfor denne oppgavens rammer.

10) Fra en privatperson kom følgende kommentarer:

21A.14(b) og (c)

Det stilles spørsmål ved om seilfly opptil 2000 kg bør omfattes av 21A.14(b). Kommentatoren gir uttrykk for tvil med hensyn til gjennomføringen av sertifiseringsprogram-alternativet i 21A.14(c). Kommentatoren gir sin fulle støtte til muligheten for forenklete AMC for å godtgjøre samsvar i forbindelse med full DOA for ELA.

Svar: Se svaret til CAA-NL (21A.98) for seilfly opptil 2 000 kg. Med uttalelse 01/2010 er sertifiseringsprogrammet nå et grunnleggende krav for sertifisering (se 21A.20): 21A.20(b) fastsetter helt klart at dette er et arbeidsdokument gjennom hele sertifiseringsprosessen. Når det gjelder luftfartøyene omhandlet i 21A.14(c), må sertifiseringsprogrammet i tillegg godkjennes av Byrået. Byrået takker kommentatoren for støtten til forenklete AMC for DOA.

Standardendringer og -reparasjoner. Dette kan umulig kommenteres på det nåværende tidspunkt i og med at denne CS ennå ikke foreligger.

Svar: Prinsippet innføres med denne uttalelsen. CS vil bli sendt ut på høring i forbindelse med oppgave MDM.048.

21A.112B Godtgjøring av evne. Kommentatoren gir uttrykk for tvil med hensyn til gjennomføringen av sertifiseringsprogram-alternativet i 21A.112B.

Svar: Med uttalelse 01/2010 er sertifiseringsprogrammet nå et grunnleggende krav for sertifisering (se 21A.20): 21A.20(b) fastsetter helt klart at dette er et arbeidsdokument gjennom hele sertifiseringsprosessen. Når det gjelder luftfartøyene omhandlet i 21A.14(c), må sertifiseringsprogrammet i tillegg godkjennes av Byrået.

21A. 307 Frigivelse av deler og utstyr for installasjon. (c) synes å oppheve begrensningene i (b). Vi kan ikke støtte at det skal forskjell mellom ELA1 og ELA2 når det gjelder kravene til kritiske deler.

Svar: 21A.307 er omformulert ettersom 21A.307(c) i CRD var feil.

Videre lurer jeg generelt på hvor mange luftfartøyeiere som er i stand til å ta ansvaret for at en del eller utstyr er i samsvar med en godkjent konstruksjon, og hva som vil være fordelene med det dersom delen er tilgjengelig på markedet.

I så tilfelle, hvor ligger forenklingen?

Jeg mener muligheten for å begrense utstedelsen av EASA-skjema 1 allerede foreligger, uten at sikkerhetsnivået reduseres. Hvis vi ser på det store antallet ikke-kritiske deler som finnes både på ELA1 og ELA2, vil et enkelt samsvarssertifikat utstedt av produsenten (med DOA, men også med AP), være nok.

Om EASA så ønsker å se problemet med eier-produserte deler som et problem som hovedsakelig er knyttet til gamle og "faderløse" luftfartøyer som det er vanskelig å finne reservedeler til, er det mitt råd at det gjøres en henvisning til gjeldende FAA-krav (FAR 21.303(a)(2) osv.)

Svar: Det antas at mange eiere vil være i stand til å påta seg dette "ansvaret". Et eksempel er delene nevnt i denne reaksjonen, dvs. deler som er produsert for et luftfartøy av den opprinnelige leverandøren, som ikke har noen POA, med samsvarserklæring. Slike deler vil ikke bli frigitt med EASA-skjema 1, men de er bygget i samsvar med godkjente konstruksjonsdata. Med den foreslåtte endringen i 21A.307 anses installasjon med visse begrensninger med hensyn til arbeidsområde ikke å påvirke sikkerheten.

SUBPART L - Kombinert godkjenning av organisasjoner med ansvar for konstruksjon og produksjon av luftfartøyer definert i 21A.14(b) og (c)

Det aktuelle punktet i Part 21 Subparts G og J er kopiert inn i Subpart L uten vesentlige tekniske endringer.

Et par "administrative" punkter med forklaring på punkt 5 i CRD ville ha vært nok for å unngå usikkerhet i forbindelse med framtidige endringer i tekster som omhandler dette.

Selv med ett enkelt sertifikat vil DOA og POA være to forskjellige ting. Blandingen av krav gjør ikke denne oppgaven lettere.

Svar: Byrået er enig i at forslaget til Subpart L ikke innebærer noen vesentlig forskjell med hensyn til de enkelte kravene for DOA og POA. Muligheten for å overføre ansvaret for POA til Byrået er allerede gitt i grunnforordningens artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii). Vi har derfor konkludert med at Subpart L ikke fører med seg noen særlige fordeler men heller kompliserer reglene ytterligere, slik det også gis uttrykk for i denne reaksjonen. Byrået har bestemt seg for å trekke forslaget om Subpart L.

21A. 432B Godtgjøring av evne. I (b) bør "som fastsetter de særskilte konstruksjonsmetoder, ressurser og arbeidsganger som kreves for å overholde dette kapittel" være godtgjort med godkjenningen fra Byrået.

I (c) bør "som fastsetter de særskilte konstruksjonsmetoder, ressurser og arbeidsganger som kreves for å overholde denne del" være godtgjort med godkjenningen av et sertifiseringsprogram.

Det er vanskelig å forstå at det skal være forskjellige prosedyrer for å oppnå samme resultat, og hvordan dette kan oppnås bare med et sertifiseringsprogram.

Svar: I (b) vises det til en APDOA (prosedyrene er ikke spesifikke for den aktuelle reparasjonen), mens det i (c) vises til godkjenning av et sertifiseringsprogram som er spesifikt for den aktuelle reparasjonen.

1A. 112B Godtgjøring av evne.

I bunn og grunn samme kommentarer som til 21A.14(c).

Svar: Med uttalelse 01/2010 er sertifiseringsprogrammet nå et grunnleggende krav for sertifisering (se 21A.20): 21A.20(b) fastsetter helt klart at dette er et arbeidsdokument gjennom hele sertifiseringsprosessen. Når det gjelder luftfartøyene omhandlet i 21A.14(c), må sertifiseringsprogrammet i tillegg godkjennes av Byrået.

21A. 710 Godkjenning av flygeforhold

Utstedelse av en flygetillatelse kan også gjelde luftfartøyer for hvilke samsvar ikke er godtgjort i henhold til forskriftene, samt søkere med usikker kompetanse.

Vil dere virkelig godkjenne flygeforhold uten ytterligere sikkerhetskontroll også under disse forholdene?

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

11) og 12) "Light Aircraft Association" (LAA) i Tsjekkia og "Light Aircraft Manufacturers Association Europe" (LAMA EUROPE) hadde lignende reaksjoner. Teksten er endret for å unngå samme kommentar to ganger der det har vært mulig.

Forsiden – Ufullstendig og veldig sen offentliggjøring av CRD

LAA og LAMA er ikke veldig tilfreds med måten EASA har håndtert et så viktig NPA på.

CRD ble offentliggjort TO ÅR etter utløpet av høringsfristen for det opprinnelige NPA 2008-07!!! Det faktum at det felles høringsdokumentet CRD ble offentliggjort midt i ferien, virker heller ikke

bra, spesielt ikke når det ble offentliggjort så sent. Problemet når det tar så lang tid før dokumentene blir offentliggjort, er at omtrent alle har glemt hva de handlet om...

Tiden løper – det første mandatet (ToR) til MDM032 ble utarbeidet i 2005. Nå nærmer vi oss slutten av 2010, og hva har vi? EASA har mottatt 843 høringsuttalelser. Vi mener imidlertid at dette ikke er noen god grunn til at det har tatt så lang tid å utarbeide CRD.

Det at CRD er delt i to og bare del 1 ble offentliggjort før fristen løp ut, kan ikke aksepteres. Hvordan skal vi kunne kommentere et så viktig forslag når vi ikke har mulighet til å se den andre delen?

Vi mener den andre delen av CRD må offentliggjøres umiddelbart og høringsfristen for del 1 forlenges tilsvarende.

Svar: Å publisere en CRD i to deler er ikke vanlig praksis for Byrået, men fordelene var at vi kunne hente inn igjen noe av forsinkelsen. Vi har gjort vårt ytterste for at CRD del I skulle inneholde en nøyaktig gjengivelse av de viktigste reaksjonene vi fikk inn, og innarbeide resultatet av vår gjennomgang av dem i det vedlagte utkastet til uttalelse. Del I er derfor et gyldig grunnlag for å innhente reaksjoner på uttalelsen, og vil nok være lettere å lese enn de 500 sidene i CRD del II.

Del II er offentliggjort og inneholder utkastet til den CS–LSA som Byrået vil vedta i begynnelsen av 2011.

Byrået vedgår at saken har tatt lang tid. Det skyldes først og fremst mangel på ressurser, men vi har også brukt tiden til å forberede oppgave BR.010 (igangsetting av en erfaringsstudie i forbindelse med ELA1 på grunnlag av en gjennomgang av nasjonale forskrifter på mikrolett-området) og styrke samarbeidet med FAA i denne saken og samle inn flere opplysninger om amerikanske erfaringer med regler for lette sportsfly (LSA). Byrået vil gjerne understreke at forsinkelsen ikke skyldes manglende forståelse av betydningen og manglende prioritering av allmennflyging, noe som framgår av lettelsene i Part M, uttalelsen om L-sertifikatet og uttalelsen om FCL, inklusive LAPL.

Side 4 (a) Generell kommentar (LAMA EUROPE)

FORUTSETNINGEN FOR SUKSESS FOR ENHVER LUFTFARTSINDUSTRI ER ET SMÅ- (FRITIDS-) FLYMILJØ.

Alle flygere begynner å fly småfly, ikke en Airbus, Boeing eller Eurofighter. De 600 000 fritidsflygerne (ifølge "Europe Air Sports"), fra fallskjemhoppere, personer som flyr hengeglidere, ultralette luftfartøyer, seilfly, varmluftsballonger og opp til lette motordrevne fly, betyr at europeisk og amerikansk luftfartsindustri har et stort kundegrunnlag. For å forstå aerodynamikk, flymekanikk, mekanikk, økonomi og hvordan fly påvirker miljøet, trenger du erfaring, og erfaring får du gjennom fritidsflyging med småfly. For å ønske å begynne i en jobb i denne bransjen, må du klare å komme i kontakt med bransjen og få erfaring. For å kunne konstruere et stort luftfartøy som kan brukes, må du av egen erfaring forstå hva som virkelig ligger bak og hva du må ta hensyn til.

Amerikanerne har skjønnet dette i mange år. De fikk store problemer med å få folk med rette kvalifikasjoner og erfaring til sin store flyindustri. De forsto at veksten i småflymiljøet (antall luftfartøyer og flygere) hadde stagnert som en direkte følge av de økende kostnadene forbundet med kjøp og drift av småfly.

Dette var grunnen til at LSA-programmet (Light-Sport Aircraft) ble lansert i USA i 2004, med det klare mål å bidra til en vesentlig reduksjon i inngangsbilletten til privatflyging og fritidsflyging. Dette ble oppnådd ved at de definerte kategorien ikke-komplekse luftfartøyer slik at den tillater registrering av luftfartøyer etter en egenerklæring fra produsenten om at luftfartøyet er produsert

i henhold til gjeldende industristandard (ASTM-standard). Ordningen innebærer en ganske betydelig reduksjon i treningskravene og de medisinske kravene for at folk kan fly.

Hensikten var å reversere en utvikling der det ble stadig færre flygere og opprettholde et grunnlag for luftfartsindustrien, og fem år etter at de nye reglene ble innført, ser vi at måten det ble gjort på, var fornuftig og har gitt ønsket resultat. Det kom umiddelbart både flere luftfartøyer og flygere i luften, noe som førte til flere tilgjengelige ressurser for de store flyselskapene.

Modellen fra USA har vært kopiert i mange land, gjerne med enkelte mindre forskjeller avhengig av nasjonale omstendigheter. Blant disse landene er nå verdens mest befolkede land: Kina og India. Her er tilsvarende programmer innført for å skape et grunnlag for deres framtidige luftfartsindustri.

Per i dag er europeiske selskaper klare markedsledere i hele LSA-markedet.

Ironien er at det ikke finnes noe tilsvarende system som gjør at disse luftfartøyene, som er bygget i henhold til LSA-forskriftene, kan flys i Europa.

Da ELA-prosessen ble innledet, håpet mange at dette ville bety at det ble innført en tilsvarende europeisk ordning. Men samtidig som ELA betyr en kraftig lettelse for en del luftfartøykategorier, er resultatet for lette toseters sportsfly at prosessen er blitt betydelig mer tungrodd når det gjelder konstruksjon, produksjon og operasjon enn det amerikanske LSA-systemet.

Nå mener mange at løsningen vil være å opprette en egen kategori for fly under 600 kg og innføre et system som ligger så tett opptil LSA-systemet som mulig.

Svar: MDM.032 favner bredere enn bare LSA, og gruppen foreslår forenklinger i Part 21. I oppgave BR.010 vil man definere mulighetene for å gå videre i forhold til en forenkling i Part 21 for underkategorien ELA1-luftfartøyer.

(LAA) Dessverre viser denne CRD at EASA har en lite egnet tilnærming til luftsport og fritidsflyging. Vi mener det ikke er mulig å håndtere luftsport og fritidsflyging på samme måte som kommersiell lufttransport.

Det blir stadig tydeligere at vi fortsatt ikke får det vi ønsker og trenger – enkle LSA-regler.

Vi mener at det regelverksarbeidet som nå foregår i EASA ikke vil frambringe det vi mener er nødvendig for å utvikle sports- og fritidsflygingen. Etter vår mening burde LSA være inngangsporten til all flyging. For å dekke de behovene våre medlemmer har, mener vi EASA burde innføre en selvstendig LSA-kategori som i størst mulig grad er forenlig med det amerikanske LSA-systemet.

Den positive konsekvensen av dette kunne være et globalt LSA-system, som er vårt langsiktige mål.

Under møtet på AirVenture 2010 konstaterte Randy Babbitt, direktøren for FAA, at sikkerhetsresultatene for LSA er bedre enn forventet. Vi mener det beviser at det amerikanske LSA-konseptet med egenerklæring sammen med gode vedlikeholdsforskrifter ikke representerer noe sikkerhetsproblem. Siden 65 % av amerikanske SLSA er europeiske, er vi overbevist om at samme ordning kan brukes i Europa.

Konseptet med en selvstendig LSA-kategori kan fungere – selvstendig betyr ikke nødvendigvis at den skal stå utenfor EASA, men at den bør ha en egen stilling i hierarkiet av EASA-regler.

Det ble ordnet på samme måte i USA, der FAA bidro til å innføre LSA-kategorien innenfor FAAs regelverk. FAA har beholdt tilsynsfunksjonen, men den styrer den ikke direkte.

Vi er klar over at dette vil innebære at grunnforordningen må endres.

LAA CR hjelper gjerne til med å forberede de nødvendige endringer.

Svar: Tilbudet om å hjelpe EASA i forbindelse med oppgave BR.010 tas imot med takk. Det er klart at endringene som foreslås etter oppgave MDM.032(e) innenfor rammen av Part 21, ikke oppfyller målet som LAA CR mener er relevant. FAAs regelverk for LSA er imidlertid et undersett av regler i forhold til det MDM.032(e) skulle dreie seg om, og egner seg ikke for hele spekteret opp til 2 000 kg.

Side 4 Avgifter og gebyrer til EASA

LAA CR og LAMA EUROPE er glade for at EASA med sin uttalelse tiltrekker seg Kommisjonens oppmerksomhet, men er redd det er for sent, for selv med dagens avgifts- og gebyrnivå har de små selskapene store problemer. Hjemmelen for de avgifter og gebyrer EASA krever inn, er forordningen, som krever at EASA skal være 100 % selvfinansiert gjennom de avgifter og gebyrer EASA har anledning til å fastsette. Dagens satser utgjør allerede en betydelig belastning for de små selskapene. Disse selskapene produserer typisk 10–150 luftfartøyer årlig, med en omsetning på 1–30 millioner euro, og det er vanskelig å overleve selv med dagens avgifts- og gebyrnivå.

Avgiftene og gebyrene har vært et kjent problem i årevis, så det må treffes en beslutning om dette snarest, på politisk nivå, dvs. Kommisjonen.

Svar: Tatt til etterretning.

Side 4 og 7 CS-23 lette luftfartøyer med opptil 1200 kg MTOM

LAA CZ og LAMA EUROPE mener det ikke er nødvendig å innføre dette regelverket. Faktisk vil CS-VLA kunne utvides til inntil 4 personer og 1200 kg MTOM. Etter vår mening er forklaringen på at vi trenger disse reglene at (...) de aller fleste av dagens regler (...) ikke er relevante, for ELA-systemet vil gjelde nye luftfartøyer, ikke de som finnes i dag.

Uansett er det så mange regelverk som kommer til anvendelse på luftfartøyer med MTOM under 1200 kg-grensen, at man heller bør redusere antallet enn å øke det!

I stedet for å bruke krefter på dette, burde EASA heller etablere et fornuftig LSA-system med utgangspunkt i ASTM. Det er kjent at FAA vurderer å innføre et ASTM-basert system også for FAR-23; kanskje dette kunne være en farbar vei, og i stedet for å innføre CS-23 Light, burde man samarbeide med FAA om ASTM-systemet for å få globale luftfartsstandarder.

Svar: På det nåværende tidspunkt betraktes FAR Part 23 Amendment 7 som dokumentert standard som er egnet for bestemte fly. På lengre sikt planlegger vi en gjennomgang av de ulike standardene i tett samarbeid med FAA, som da vil ha foretatt en studie av sertifiseringsprosessen (Certification Process Study, CPS) i forbindelse med Part 23.

Side 9 og 10 Godkjente organer (QE)

Enkelte produsenter av LSA og mikrolette fly og LAA CZ deltok i "EASA study on outsourcing of certification tasks", som ble gjennomført av Steria Mummert Consulting.

Ble resultatene av denne studien brukt for denne CRD?

Hvorfor er ikke studien offentliggjort?

Svar: Byrået takker dere og de andre medlemmene av bransjen for deres bidrag til denne studien.

Rapporten er intern og har vært brukt av Byrået for å øke sin kunnskap om mulighetene for å sette ut arbeid (outsourcing). Som beskrevet over, forbereder Byrået en oppdatering av styrets beslutning om outsourcing. Grunnen til at rapporten ikke er offentliggjort, er nettopp den kinkige diskusjonen vi har nå.

Studien er ikke brukt til denne CRDen fordi den bare omhandler Byråets arbeid for å oppdatere styrets retningslinjer for utsetting av arbeid.

Side 10-11 7. Deler som ikke trenger EASA-skjema 1

Når kommentarene ikke er offentliggjort, er det umulig å ta stilling til dette forslaget. LAA CZ og LAMA EUROPE er ikke enige i den løsningen som er foreslått.

I det minste for ELA1 bør ikke EASA-skjema 1 brukes.

Svar: Kommentarene som er kommet inn, førte til et mindre liberalt forslag for ELA1 som letter diskusjonen om kommersiell eller ikke-kommersiell bruk av disse delene. Det er et akseptabelt kompromiss som avviker fra deres forslag om en ytterligere begrensning av kravene knyttet til EASA-skjema 1. Neste fase som er planlagt for oppgave BR.010, gjelder hvilke alternativer som foreligger.

Side 11 Endringer med hensyn til merking av deler og sporbarhet

LAA CZ og LAMA EUROPE mente de opprinnelige endringene var i tråd med målet om å redusere belastningen for produsentene, mens det nå er det motsatte som skjer.

Fordi vi ikke har tilgang til kommentarene i del II, er vi imot endringene som er foreslått i 21A.804 og 21A.805

Svar: CRD del II er i mellomtiden offentliggjort. Det framgår av denne at delene fortsatt bør merkes av hensyn til sporbarheten og for å beholde forbindelsen til godkjente konstruksjonsdata.

Side 11 8. Endringer i forbindelse med CS-LSA

LAA CZ og LAMA EUROPE bifaller sertifiseringsspesifikasjonene for lette sportsfly (CS-LSA) med utgangspunkt i ASTM F2245.

Dessverre har vi ikke anledning til å si mer om dette i og med at CS-LSA vil bli offentliggjort i del II, som ennå ikke er kjent.

Svar: Det vil bli mulig å uttale seg om CS-LSA når CRD del II sendes ut på høring. Disse kommentarene vil bli gjennomgått før CS-LSA offentliggjøres i begynnelsen av 2011.

Side 13 9. Standardendringer og -reparasjoner

LAA CZ og LAMA EUROPE mener dette er positivt, men frykter at innføringen av en egen CS med utgangspunkt i FAA AC 43-13 1B og 2B vil ta for lang tid.

Svar: Byrådet takker for støtten. Per i dag er oppstart for oppgave MDM.048 planlagt til begynnelsen av 2011, med slutt i annet kvartal 2013. Der det er mulig, prøver vi å forsere arbeidet.

Side 13-14 10. Harmonisering med FAA

LAA CZ og LAMA EUROPE er tilfreds med det. Vi mener at det for LSA vil være best å opprette et globalt LSA-system med felles, internasjonale tekniske standarder som tar utgangspunkt i ASTM.

Svar: Byrådet takker for støtten i forbindelse med erklæringen om at EASA på lang sikt har til hensikt å harmonisere reglene for LSA med FAA (og andre myndigheter) ved å ha et tett samarbeid med FAA i oppfølgingen av CPS-studien av FAR-23 og i ASTM-prosessen.

13) Light Aircraft Association UK

Forklarende note III. (s. 2)

I og med at del II av denne CRD ennå ikke er offentliggjort, er bildet ufullstendig. Dermed er det ikke mulig å gi noe fullgodt svar.

Svar: Å publisere en CRD i to deler er ikke vanlig praksis for Byrået, men fordelene var at vi kunne hente inn igjen noe av forsinkelsen. Vi har gjort vårt ytterste for at CRD del I skulle inneholde en nøyaktig gjengivelse av de viktigste kommentarene som er kommet inn, og innarbeide resultatet av vår gjennomgang av dem i det vedlagte utkastet til uttalelse. Del I er derfor et fullgodt høringsgrunnlag, og er dessuten lettere å lese enn de 500 sidene i CRD del II.

(a)(2) (s. 5)

LAA støtter de store linjene i forslaget om å gjennomføre nok en høring i forbindelse med endringen av grunnforordningen, men høringen må gjennomføres veldig raskt, for ANPA 14-2006 ble faktisk utstedt for fire år siden, og svaret var at grunnforordningen måtte endres. For å legge til rette for en sårt tiltrengt nytenkning i bransjen trenger EASA å handle kjapt for å skape et miljø for konstruktører og produsenter av svært lette luftfartøyer som ikke forutsetter de kostnadene og ressursene som dagens DOA/POA-ordninger krever, med tilsvarende kostnadmessige og operative fordeler for sluttbrukerne.

(b) (s. 6+)

LAA støtter generelt endringene som er gjort i forhold til NPA 2008-07. Også her ønsker bransjen at disse forslagene raskt blir en realitet. Den nye CS-LSA, CS-23 Light og CS-"Standard repairs and changes" og de reviderte CS-VLA og CS-22 må utstedes snarest (senest samtidig med endringene i Part 21).

Svar: Byrået takker kommentatoren for støtten og anslår at de ulike oppfølgingsoppgavene (f.eks. MDM.032(d) og BR.010) vil bli gjennomført i samsvar med den regelverksplanen som er offentliggjort. Der det er mulig, prøver vi å forsere arbeidet. Den første standarden, CS-LSA, vil bli offentliggjort allerede i begynnelsen av 2011. Andre "standarder" vil komme til anvendelse under særlige forhold.

(b)(6) (s. 9) (Godkjente organer)

Man hadde satt pris på om "anbudsinnydelserne" i dette tilfellet var blitt bredere bekjentgjort. Praksisen med å legge ut anbudsinnydelser på Byråets nettsted uten at det blir sagt noe om det på forhånd, er til liten hjelp. Kanskje det kunne vært mulig med en abonnementsordning på e-post, der alle abonnenter fikk en e-post hver gang en anbudsinnydelse legges ut?

Svar: Åpne anbudsinnydelser kunngjøres av publikasjonskontoret for Den europeiske unions tidende og blir lagt til [EASAs nettsted for anskaffelser](#) når de blir kunngjort. Det er ikke mulig å få i stand en ordning der alle underrettes per e-post når noe legges ut på EASAs nettsted.

Det går imidlertid an å tegne abonnement på Tenders Electronic Database (TED), der alle anbudsinnydelser i Den europeiske union kunngjøres på alle offisielle EU-språk. Opplysninger om og instruksjoner for tilgang og varslingsbasert på spesifikke søkekriterier finnes på: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

14) Luftfahrt-Bundesamt

Generelt

Flere steder vises det til 21A.14(b) eller (c) med ordlyden "luftfartøyer som definert i 21A.14(b) og (c)". Er det rett oppfattet at denne ordlyden definerer kategorien luftfartøyer og ikke innebærer at konstruksjonen av luftfartøyet virkelig er godkjent i henhold til 21A.14(b) eller (c)? Svaret på dette spørsmålet vil bidra til å forstå om fordelene med det nye systemet (f.eks. produksjon i henhold til Subpart L, deler produsert av eier) også vil kunne komme de typene luftfartøyer til gode hvis konstruksjon ble godkjent før denne regelendringen eller etter den høyere standarden for en DOA med full godkjenning.

Svar: Når det vises til "luftfartøyer som definert i 21A.14(b) eller (c)" i disse kravene, definerer det en kategori produkter som er definert i det aktuelle punktet. Det vil derfor også gjelde produkter som allerede er godkjent i samsvar med dagens regelverk. I uttalelsen er henvisningen der det er relevant nå erstattet med ELA1 og ELA2, med definisjoner i henhold til forslaget i denne uttalelsen om endringer i 1702/2003.

21A.14(b) og (c)

Dette punktet gjelder også motorer og propeller. Hvordan er dette forbundet med Subpart L og 21A.307(b) og (c) dersom konstruksjonen inngår i luftfartøyet eller dersom konstruksjonen allerede er godkjent gjennom en DO i samsvar med Subpart J? Er det f.eks. mulig å produsere en motor for et luftfartøy i samsvar med 21A.14(b) eller (c) i henhold til Subpart L? Kan deler til denne motoren også produseres på luftfartøyets eiers ansvar?

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

Når det gjelder frigivelse av deler uten EASA-skjema 1, er det rett at vi ønsker å tillate installasjon av disse delene når de er i samsvar med godkjent konstruksjon. For eksempel kan deler til en bilmotor som er godkjent for et luftfartøy, installeres på luftfartøyets eiers ansvar.

21A.377(b) og (c)

I Section B – Veiledningsmateriale til Subpart G er nivå 3 nylig fjernet. Nå er det tilbake igjen.

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.353(b)

En kombinert konstruksjons- og produksjonsorganisasjon i henhold til Subpart L vil ikke kunne inngå en DO-PO-avtale med en annen DO i tillegg til deres primære arbeidsområde.

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.383(c)

Henvisningen "i henhold til 21A.307" ble fjernet fra dette stedet i Subpart G for noen år siden fordi det utelukket muligheten for EASA-skjema 1 "utelukkende samsvar" / "prototype".

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.385(n)

Henvisningen skal endres fra "i henhold til rettighetene i 21A.383(f)" til "...21A.383(e)".

Svar: Byrået har bestemt seg for å trekke tilbake forslaget til Subpart L. Denne kommentaren er derfor ikke lenger relevant.

21A.439 Produksjon av reparasjonsdeler

Dette punktet bør også omfatte muligheten for deler som er produsert på luftfartøyets eiers ansvar, for ellers vil dette punktet vær i strid med 21A.307(b) og (c).

Svar: Avvises. 21A.307 er ikke ment å endre vedlikeholds kravene. Dette ligger utenfor rammene for denne regelverksforberedende oppgaven.

Subpart L generelt

Vi ser ikke noen reelle fordeler av å innføre Subpart L.

- Som det allerede framgår av 21A.377(b) og 21A.383(c), er det stor fare for at dette Subpart av vanvare avviker fra de relevante kravene i Subpart J eller G. Subpart L – hvis det virkelig er nødvendig å ha dette kapittelet med – bør bare omhandle den kombinerte DO- og PO-godkjenningen. Selve kravene bør fortsatt ligge i Subpart J og G.

- Hvor er fordelene for bransjen? Kostnadsreduksjonen kan kanskje være marginal på lang sikt, ettersom kravene som skal kontrolleres er de samme, og det er sannsynlig at tilsynsprosessen blir delt mellom EASA (DO-delen) og NAA (PO-delen).

Svar: Byrået er enig i at forslaget til Subpart L ikke innebærer noen vesentlig forskjell med hensyn til de særskilte kravene for DOA og POA. Muligheten for å overføre ansvaret for POA til Byrået finnes allerede i grunnforordningen artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii). Vi har derfor konkludert med at Subpart L ikke fører med seg noen særlige fordeler men heller kompliserer reglene ytterligere, slik det også gis uttrykk for i denne reaksjonen. Byrået har bestemt seg for å trekke forslaget om Subpart L.

15) UK CAA

Side 2 punkt III 4) og IV

Kommentar: CAA ser fram til å få del II av CRD der mer utdypende kommentarer til alle forslag, del I og II, vil bli lagt fram.

Her er noen eksempler på hvorfor det er nødvendig å forstå CRD i sin helhet:

Uttalelsen på side 4 om at "NPAen ble mottatt med blandede følelser" bør settes i kontekst ved at både kommentaren og svaret fra EASA kommer fram.

Svar: Det kom inn lignende kommentarer fra mange, om at forslaget var et skritt i riktig retning, men at det ikke gir den løsningen de forventet, nemlig noe à la FAAs LSA-system. Ettersom dette vil innebære at grunnforordningen må endres, foreslås en fase 2, med oppgaven BR.010.

Henvisningen på side 5 til deregulering av et visst segment av den lette luftfarten synes å stå i strid med ICAOs prinsipper og spørsmålet om et internasjonalt luftdyktighetsbevis. Spørsmålet om et ICAO-luftdyktighetsbevis forutsetter at en person eller organisasjon tar ansvaret for et produkt eller en del.

Svar: ICAO-samsvar er et viktig hensyn, men dette hensynet må vurderes opp mot ønsket om en videreutvikling av GA med et godt sikkerhetsnivå.

Henvisningen på side 5 (a) nr. 2 annet kulepunkt: Selv om dette synes å vise til hensikten om å harmonisere framtidige endringer i grunnforordningen med FAA og Transport Canada, mener vi harmoniseringen også bør omfatte forslaget om å utarbeide ytterligere CS-standarder.

Svar: Vi har til hensikt å harmonisere prosesser og standarder der det er mulig. Arbeidet på harmoniserte standarder kan utvikle seg i en retning der det vil være hensiktsmessig å ha færre standarder.

Side 5 nr. 2 fjerde kulepunkt: Hvorvidt forslag om at enkelte ELA-luftfartøyer ikke vil trenge typesertifikat for motor eller propell, kan tas til følge, vil avhenge av størrelsen og operasjonstype som tillates. For eksempel kan et toseters selvbygd luftfartøy bli akseptert, men ikke kraftigere luftfartøyer med IMC-godkjenning (som f.eks. Cessna 172 eller PA-28 (180)).

Svar: Noe slikt ville ihvertfall kreve en gjennomgang innenfor rammen av en eventuell oppgave BR.010.

Side 6 (b): "Uttalelsen om Part 21 og endringer sammenlignet med NPA", punkt 1:

Kommentar: Opprinnelig gjaldt konseptet i NPA 2008-07 ikke-kommersielle operasjoner. Eksempelet i andre setning tyder på at dette prinsippet ikke er blitt bevart i de foreslåtte

endringene skissert i det felles dokumentet som sammenfatter høringssvarene (CRD). Vi ønsker en klargjøring med hensyn til dette.

Svar: Kriteriene for bruk av EASA-skjema 1 er skjerpet og omfatter derfor også kommersielle operasjoner.

Side 6 (b) punkt 2, note under overskriften "CS-VLA" (annet kulepunkt):

Kommentar: Vi tar til etterretning at regelverksforberedende oppgave VLA.008 vil behandle en eventuell utvidelse av CS-VLA til også å omfatte VFR-forhold om natten og IMC, og tar til etterretning at dette vil kunne få stor betydning for sikkerhetsresultatene for slike luftfartøyer og krever en grundig revisjon og harmonisering med FAA og Transport Canada.

Svar: Vi er enige i at sikkerhetskonsekvensene må gjennomgås som et ledd i denne oppgaven. Harmonisering med og den erfaringen TCCA og FAA har gjort, vil være viktige hensyn.

Side 7 (b) punkt 2, note under overskriften "CS-23" (tredje kulepunkt):

Kommentar: CS-23 Light, FAR-23 i Amendment 7 er en standard som ble kunngjort av den amerikanske regjeringen den 14. september 1969. Det er klart at mange luftfartøyer er konstruert og bygget etter denne standarden. En del har fortsatt gyldighet i henhold til "grandfather rights", og enkelte konstruksjonsendringer gjøres fortsatt i henhold til disse gamle kravene. Imidlertid må ethvert luftfartøy som det er gjort store endringer på og ethvert nytt luftfartøy siden den gang, være konstruert etter senere standarder. På denne måten vil produsenten kunne ta hensyn til konstruksjonsmessige problemer som ikke var tilstrekkelig dekket av tidligere utgaver av FAR-23, f.eks. trettighet og skadetoleranse i komposittstrukturer. JAR-23 og CS-23 var basert på FAR 23-42 datert 4. februar 1991. Ethvert forslag om å innføre en standard for luftdyktighetsbevis, CS-23 Light, bør være basert på de siste CS-23-standardene, som tydelig er vesentlig harmonisert med FAR-23.

Svar: Fly som er konstruert og sertifisert i samsvar med FAR Part 23 Amendment 7, er ikke omfattet av dette, og disse utgjør den aller største delen av dagens flåte. Derfor mener vi dette kan utgjøre en luftdyktighetsstandard for fly av tilsvarende konstruksjon, dog slik at sertifiseringsgrunnlaget må endres der kravene ikke er egnet (f.eks. komposittstruktur).

Side 7 (b) punkt 2, note under overskriften "CS-22" (fjerde kulepunkt):

Kommentar: CAA mener at enhver øvelse for å gjøre konstruksjonsstandardene for CS-VLA og den foreslåtte CS-23 Light mer rasjonelle, for effektivitetens skyld bør fullføres før det innføres noen ny standard som f.eks. CS-23 Light. Denne harmoniseringsaktiviteten bør gjennomføres i samarbeid med FAA og Transport Canada.

Svar: Innføringen av CS-23 Light med utgangspunkt i FAR Part 23 Amendment 7 betraktes som en pragmatisk tilnærming som bør revideres på et senere stadium og kanskje slås sammen i tråd med det som er presentert i CRD.

Side 8 punkt 3

Kommentar: På hvilket stadium vil grunnlaget for den forenklede DOA måtte sendes inn? Er det sannsynlig at det må skje før luftdyktighetsbeviset eller flygetillatelsen er utstedt?

Svar: DOA vil ikke være noe krav i det hele tatt. Scenariet som er beskrevet, viser et tilfelle der et selskap kan starte opp uten DOA og avhengig av virksomhet eventuelt søke DOA for å være mer effektivt i forhold til kontinuerlig luftdyktighet.

Side 10 punkt 6 "Godkjente organer" (QE) (annet kulepunkt): "søkeren bør være i stand til å foreslå hvilket godkjent organ som er valgt for Byråets godkjenning".

Kommentar: Vi tar til etterretning at EASAs styre ennå ikke har vedtatt retningslinjer for bruk av godkjente organer (Qualified Entity, QE). CAA mener at en faktor som må vurderes, er hvorvidt søkerne kan velge den veien de oppfatter som lettest for å få godkjenning, og i hvilken grad Byrået bør bestemme akkreditert godkjent organ på grunnlag av geografisk plassering og språklige og kulturelle hensyn. Standardisering vil også være et kritisk spørsmål.

Svar: Retningslinjene for å bruke godkjente organer vil måtte sikre like vilkår gjennom standardisering for å unngå at noen velger den enkleste veien for å oppnå sertifisering.

Side 11 (b) punkt 7

Kommentar: Det reviderte forslaget krever bare EASA-skjema 1 for kontrollinnretninger som inngår i primærstrukturen eller for deler med begrenset levetid, og at eiere av ELA1-luftfartøyer framlegger en erklæring om samsvar med godkjent konstruksjon. Et luftfartøy som kvalifiserer til ICAOs luftdyktighetsbevis, må bruke deler som er tilgjengelige med EASA-skjema 1, og begrenset produksjon av disse tillates av behørig godkjente vedlikeholdsorganisasjoner. Når eierne kan legge fram samsvarserklæring, blir det ikke klart hvem som har ansvaret. Luftfartøyer som er endret på denne måten, bør bare ha flygetillatelse og burde ikke kunne brukes i kommersiell virksomhet.

Svar: Det reviderte forslaget har beholdt det opprinnelige forslaget om ELA2 men har strammet inn forslaget om ELA1. Eierne skal legge fram en samsvarserklæring og ha ansvaret for godkjenningen av delene på sitt luftfartøy.

Side 14 (b) punkt 10, Harmonisering med FAA:

Kommentar: CAA er enig i at med mindre søkere utenfor EASA gjør spesielle foranstaltninger, vil det ikke være mulig for EASA å fungere som konstruksjonsstat. Dette blir særlig tydelig når det gjelder produkter som er godkjent i USA, f.eks. LSA-luftfartøyer som er under ICAO-standard men for hvilke det søkes EASA ICAO luftdyktighetsbevis.

Svar: Tatt til etterretning. Dette spørsmålet må behandles nærmere.

Side 14 punkt 2, siste setning:

Kommentar: Vi skjønner ikke helt setningen "Den europeiske tilnærmingen med RTC eller TC for LSA vil ikke være til hinder for eksport av europeiske LSA til USA om de ikke har fått noe individuelt luftdyktighetsbevis". Vi ville gjerne hatt en nærmere forklaring på dette.

Svar: Dette er knyttet til sitatene fra Order 8130.2F som ble presentert i CRD del I. Fordi luftfartøytypen kan sertifiseres, eller til og med har et EASA (begrenset) typesertifikat, vil dette bety det samme som "tilsvarende sertifisering i opprinnelsesstaten".

Derfor vil et luftfartøy kunne få et eget luftdyktighetsbevis i LSA-kategorien.

16) Et østerriksk medlem av EASAs komité

Generell kommentar/begrunnelse:

Fordi CRD ikke har vært offentliggjort i sin helhet – den delen som inneholder kommentarer og svarene fra EASA mangler fortsatt (ligger ikke ute på EASAs hjemmeside) – er høringsfristen for kort.

Forslag:

Høringsfristen for denne CRDen må utvides ettersom den delen av CRDen som inneholder aktørenes kommentarer og svarene fra EASA, ennå ikke er offentliggjort.

Svar: Avvises. Å publisere en CRD i to deler er ikke vanlig praksis for Byrået, men fordelene var at vi kunne hente inn igjen noe av forsinkelsen. Vi har gjort vårt ytterste for at CRD del I skulle

inneholde en nøyaktig gjengivelse av de viktigste kommentarene som er kommet inn, og innarbeide resultatet av vår gjennomgang av dem i det vedlagte utkastet til uttalelse. Del I er derfor et gyldig grunnlag for å innhente reaksjoner på uttalelsen, og vil nok være lettere å lese enn de 500 sidene i CRD del II.

Subpart B

21A.14

Kommentar/Begrunnelse/Forslag:

Definisjonene i dette punktet bør være i tråd med definisjonene som er brukt i alle de andre relevante delene av gjennomføringsreglene (Implementing Rules, IR).

Definisjonen av ELA1 i Part M må være i tråd med definisjonen i Part 21.

Svar: Forslaget til endring av Part M kommer i denne uttalelsen.

(c)(7) en stempelmotor

Kommentar: Kan sertifiseringsprosessen for ELA brukes for alle typer stempelmotorer selv om de ikke er brukt for produkter i henhold til 21A.14(c), selv svært komplekse motorer med FADEC og turboladere?

Svar: Godtatt. 21A.14(c) er rettet slik at den bare gjelder motorer og propeller installert på luftfartøyer i henhold til 21A.14(c)

21A.47.

Det bør gjøres klart om det er mulig å overføre TC for et luftfartøy hvis sertifiseringsprogram Byrået har godkjent, dersom kravene til godtgjøring av evne i henhold til 21A.14 ikke er oppfylt og den nye innehaveren av TC ikke er innehaver av AP som DOA eller DOA. (Se også 21A.116)

Svar: Når Byrået har godkjent et sertifiseringsprogram, er kravene oppfylt. Dette blir klart med endringen i 21A.14.

Overføring av TC vil imidlertid bare være mulig dersom den fysiske eller juridiske personen har oppfylt sine forpliktelser som angitt i endringsforslaget til 21A.47 (Se CRD 2008-06).

Subpart D

21A.98(a)

Kommentar/Begrunnelse:

Dette punktet er ikke klart. Anvendelsen – slik det her står – er villedende og kan føre til ulike tolkninger. Når dette punktet leses i sammenheng med 21A.14, kan det skape forvirring hos søkerne.

Forslag:

Det bør settes inn kulepunkter i dette punktet.

Svar: Delvis godtatt. Punktet er omformulert for å lette forståeligheten.

Subpart D

21A.98(b) og (c)

Kommentar

Vi vil gjerne komme med en generell kommentar om bruken av sertifiseringsspesifikasjoner i forbindelse med generelle godkjenninger i dette punktet, for det er ikke i tråd med grunnforordning 216/2010 og det går ut over grensene for EASAs mandat.

Svar: De foreslåtte CS for standardreparasjoner vil inneholde konkrete reparasjoner og endringer, ikke generelle godkjenninger. Det er EASAs ansvar å utarbeide sertifiseringsspesifikasjoner (CS) og akseptable metoder for overholdelse av kravene (AMC) som skal brukes i sertifiseringsprosessen (artikkel 19 i grunnforordningen). Dette er grunnen til at det vil bli utarbeidet en ny CS for sertifisering av standardendringer.

Subpart L

Kommentar/Begrunnelse:

Dette kapittelet bør ikke tas med, for det vil innebære mer byråkrati for den delen av bransjen som disse kravene gjelder.

Subpart L bør bare inneholde virkeområde, berettigelse, søknad, utstedelse og overføring av godkjenning.

Dette kapittelet skal ikke inneholde detaljerte krav for godkjenning av DOA og POA. Det skal bare være en henvisning til Subpart F, G eller J.

Godkjenningsprosessen skal ikke være annerledes i dette kapittelet, og godkjenninger for mindre komplekse organisasjoner i henhold til Subpart F for produksjon og alternative prosedyrer for DOA bør være mulig. Bare krav som er mindre begrensende enn de som er fastsatt i Subpart F, G eller J, bør nevnes her.

Svar: Byrået er enig i at forslaget til Subpart L ikke innebærer noen vesentlig forskjell med hensyn til de individuelle kravene til DOA og POA. Muligheten for å overføre ansvaret for POA til Byrået finnes allerede i grunnforordningen artikkel 20 nr. 2 bokstav b) ii). Det konkluderes derfor med at Subpart L ikke gir noen særlige fordeler men heller kompliserer reglene ytterligere, slik det også gis uttrykk for i denne reaksjonen. Byrået har bestemt seg for å trekke forslaget om Subpart L.

21A.436 Standardreparasjoner

Anvendelse: Se kommentar til 21A.98.

Svar: Delvis godtatt. Punktet er omformulert for å gjøre det lettere å lese.

CS-23 Light:

Kommentar: Det bør avklares hvorvidt den foreslåtte anvendelsen og tekniske innholdet er i tråd med ICAO Annex 8.

Svar: CS23 Light vil være i tråd med ICAO Annex 8.