



STANOVISKO č. 01/2011
EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 18. marca 2011

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)
č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania
letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich
výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných
organizácií**

A

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)
č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí
a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností
*„osvedčovanie európskych ľahkých lietadiel (ELA)“ a „štandardné zmeny a opravy“***

Zhrnutie

Toto stanovisko sa týka predovšetkým všeobecnej leteckej dopravy a zaoberá sa týmito otázkami:

Zavádza sa zjednodušený a primeranejší postup osvedčovania európskych ľahkých lietadiel (ELA). Žiadateľ o typové osvedčenie pre lietadlo ELA1 (napríklad letúny s hmotnosťou menšou ako 1 200 kg) môže na preukázanie konštrukčnej spôsobilosti použiť program osvedčovania. Tým sa pre malé firmy odstráni potreba absolvovať zložitý a časovo náročný administratívny postup získavania povolenia organizácie na projektovanie (DOA) a zároveň podstúpiť proces osvedčovania. Táto zmena prinesie úžitok novým žiadateľom o typové osvedčenie pre lietadlo ELA1.

Zavádza sa koncepcia štandardných zmien a štandardných opráv. Novou koncepciou sa odstraňuje potreba absolvovať postup schválenia konštrukcie pri zmenách a opravách, ktoré sa považujú za štandardné. S týmto cieľom bude v nových technických podmienkach osvedčovania uvedený katalóg štandardných zmien a opráv. Novou koncepciou sa zníži administratívna záťaž pri zachovaní vysokej úrovne bezpečnosti. Toto pravidlo prinesie úžitok všetkým vlastníkovi/prevádzkovateľovi malých lietadiel.

Podľa platných predpisov je pri inštalácii všetkých náhradných častí v lietadle nevyhnutnou podmienkou EASA formulár 1. Niektoré časti a zariadenia lietadiel ELA sa vyrábajú mimo leteckého regulovaného priemyslu. Neregulovaní výrobcovia nemôžu dodať tieto časti s EASA formulárom 1. Pre nové lietadlá to nie je problém, pretože odsúhlasenie častí zabezpečuje schválená výrobná organizácia výrobcu lietadla. Náhradné časti sa však zvyčajne získavajú priamo zo zdroja. Na to, aby sa napriek tomu splnila povinnosť mať EASA formulár 1, budú sa musieť tieto časti dodávať prostredníctvom schválených výrobných organizácií, ktoré nie vždy bezprostredne poskytujú pridanú hodnotu. Toto stanovisko zavádza pre majiteľov lietadiel ELA možnosť prijať na inštaláciu určité časti, ktoré nie sú kritické z hľadiska bezpečnosti, bez EASA formulára 1. Cieľom tejto zmeny je zníženie regulačného zaťaženia na úroveň primeranú bezpečnostným rizikám.

I. Všeobecne

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie prílohy k nariadeniu Komisie (ES) č. 1702/2003¹ (ďalej len „časť 21“) a predovšetkým zaviesť zjednodušený a primeranejší postup osvedčovania európskych ľahkých lietadiel (ELA). Na zachovanie súladu s časťou 21 sa Komisii navrhuje aj zmena a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003² a jeho príloh časť M a časť 145.
2. Stanovisko bolo prijaté postupom stanoveným správnu radou³ Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008⁴ (ďalej len „základné nariadenie“).

II. Konzultácie

3. V uplynulých rokoch v Európe nastal pokles aktivity v oblasti „klasického“ rekreačného lietania a rozvoj lietania na mikroľahkých lietadlách. Spätná väzba od výrobcov a prevádzkovateľov naznačila, že regulačný rámec, ktorý sa používa pre rekreačné lietadlá, sa postupne stal príliš prísny vzhľadom na charakter týchto činností a vytvára veľké regulačné zaťaženie pre konštruktérov a výrobcov týchto typov lietadiel.
4. S cieľom riešiť tieto problémy agentúra pripravila úlohu v oblasti tvorby predpisov MDM.032. Keďže úloha mala široký rozsah, v roku 2006 agentúra vydala predbežné oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA), aby otvorila diskusiu o koncepcii lepšej regulácie v oblasti všeobecného letectva. Výstupy spätnej väzby tohto predbežného NPA použila skupina MDM.032 pri príprave koncepcie lepšej regulácie v oblasti všeobecného letectva. Táto koncepcia sa zaoberala problematikou prvotnej letovej spôsobilosti a zachovania letovej spôsobilosti, prevádzky a vydávania preukazov spôsobilosti v oblasti všeobecného letectva.
5. Agentúra takisto zohľadnila predpis pre ľahké športové lietadlá (LSA), ktorý zaviedol americký Federálny letecký úrad (FAA) a prostredníctvom ktorého sa zdôraznilo zníženie harmonizácie medzi agentúrou a FAA v oblasti regulácie rekreačného lietania. Väčšina typov LSA v Spojených štátoch má európsky pôvod, tie sa však môžu v rámci EÚ legálne prevádzkovať, iba ak ich vzletová hmotnosť je nižšia než 450 kg (a teda sa na ne vzťahuje príloha II k základnému nariadeniu), alebo ak dostali osvedčenie CS-VLA (veľmi ľahký letún), prípadne osvedčenie niektorého vyššieho stupňa.
6. Ako súčasť koncepcie lepšej regulácie v oblasti všeobecného letectva prediskutovala skupina MDM.032 viaceré možnosti prvotnej letovej spôsobilosti. V zverejnenom oznámení NPA 2008-07 z 18. apríla 2008 skupina navrhla pre prvotnú letovú spôsobilosť:

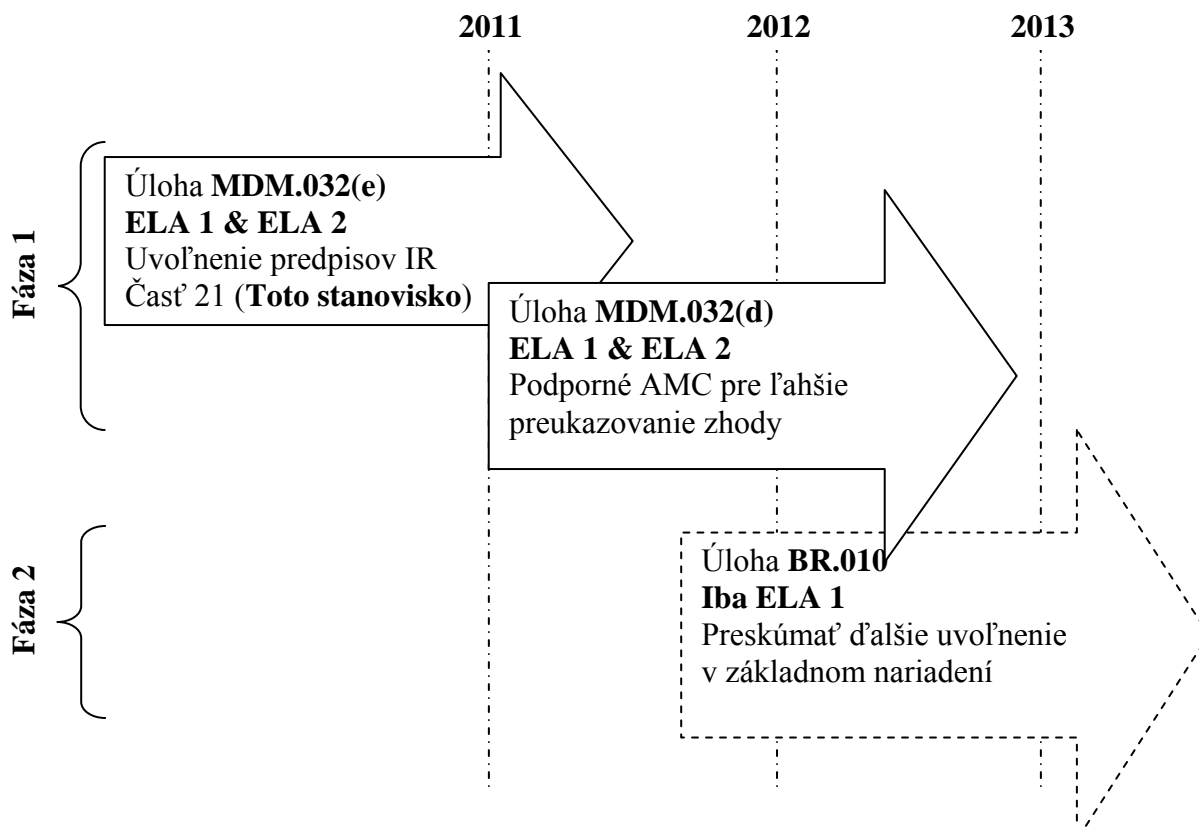
¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a príslúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1194/2009 z 30. novembra 2009 (Ú. v. EÚ L 321, 6.12.2009, s. 5).

² Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 962/2010 z 26. októbra 2010 (Ú. v. EÚ L 281, 27.10.2010, s. 5).

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. EASA MB 08-2007 z 11.6.2007 (postup pri tvorbe predpisov).

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1). Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

- nemeniť rozsah lietadiel (predovšetkým mikroláhkých lietadiel) v prílohe II k nariadeniu Komisie (ES) č. 1702/2003 (ďalej len „časť 21“) a ponechať tieto lietadlá mimo rozsahu tohto nariadenia,
 - vypracovať menej prísny regulačný režim založený na novom postupe pre európske ľahké lietadlá (ELA) a zaviesť koncepciu štandardných zmien a opráv,
 - rozdeliť menej prísny regulačný režim pre ELA na dva postupy:
 - o ELA1 pre letúny, vetrone alebo motorové vetrone, ktoré nemajú osvedčenie ako zložené motorové letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou do **1 200 kg**,
 - o ELA2 pre letúny, vetrone alebo motorové vetrone, ktoré nemajú osvedčenie ako zložené motorové letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou do **2 000 kg**.
7. Nový postup pre ELA navrhovaný v oznámení NPA 2008-07 bol podstatne jednoduchším postupom na reguláciu lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení. Zámerom bolo pokračovať vo vydávaní typových osvedčení a osvedčení letovej spôsobilosti pre jednotlivé lietadlá. To predpokladá, že nový postup by sa riadil existujúcimi zásadami časti 21.
 8. Do konečného termínu 18. júla 2008 agentúra dostala 843 pripomienok od 79 vnútroštátnych leteckých orgánov, profesijných organizácií a súkromných spoločností.
 9. Mnohí pripomienkujúci vyjadrili názor, že oznámením NPA sa nedosiahlo to, čo chceli, teda postup osvedčovania porovnateľný s postupom existujúcim v USA (predpis pre ľahké športové lietadlá), ktorý nezahŕňa povolenia organizácie alebo výrazné zapojenie Federálneho leteckého úradu (FAA). Tieto pripomienky však prišli prevažne od zainteresovaných strán v rámci postupu ELA1.
 10. Agentúra preto v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD) k oznámeniu NPA 2008-07 navrhla dôležitú strategickú zmenu v návrhoch. Navrhla súbežnú fázu 2 tvorby predpisov, pričom v rámci úlohy v oblasti tvorby predpisov BR.010 sa preskúma možnosť ďalšieho uvoľnenia regulačného režimu pre kategóriu lietadiel ELA1, ktorý sa priblíži predpisu FAA pre ľahké športové lietadlá. Zároveň by sa návrhy z oznámenia NPA 2008-07 pre ELA1 aj ELA2 ďalej rozpracovali tak, aby bolo možné čo najskôr zaviesť zjednodušenie platného postupu osvedčovania v rámci časti 21.



11. Agentúra sa rozhodla rozdeliť zverejnenie CRD k oznámeniu NPA 2008-07 s cieľom zrozumiteľnejšie informovať o tomto dvojfázovom prístupe a poskytnúť komplexný súhrn diskusií, záverov a výsledný text návrhu zmien v časti 21 na zjednodušenie platného postupu osvedčovania. Predpokladá sa, že napriek nepriaznivým reakciám, ktoré sú uvedené aj v prílohe k tomuto stanovisku, sa týmto rozdelením zlepšila diskusia o danej stratégii a zároveň sa umožnil rýchlejší postup zmien v časti 21, ktoré sa navrhujú v tomto stanovisku.
12. Osobitná časť II CRD k oznámeniu NPA 2008-07, ktorá bola zverejnená 25. novembra 2010, obsahuje všetkých 843 pripomienok, odpovedí a výsledný text navrhovaných nových technických podmienok osvedčovania pre letúny v rámci kategórie ELA1 do hmotnosti 600 kg (CS-LSA). Vydanie týchto nových podmienok CS-LSA, ktoré využívajú priemyselné normy používané aj v predpisoch FAA pre LSA, sa plánuje na začiatok roka 2011.
13. V rámci prípravy 2. fázy (úloha BR.010), ktorú navrhuje agentúra, sa uskutočnila štúdia zameraná na existujúce vnútroštátne regulačné systémy pre mikroľahké lietadlá vo viacerých členských štátoch a na údaje týkajúce sa bezpečnosti. Zámerom bolo zistiť, či sa dá poučiť z týchto regulačných systémov, používaných na lietadlá v kategóriách blízkych letúnom ELA1. Výsledky tejto štúdie sa použijú pri skúmaní jednotlivých možností v rámci úlohy BR.010.
14. Výhody a nevýhody cesty, ktorú si zvolila agentúra pri príprave zmeny časti 21 navrhovanej v tomto stanovisku, sú tieto:
 - zjednodušenie existujúceho postupu osvedčovania pre všetky lietadlá v rozsahu ELA1 a ELA2 pri zachovaní typových osvedčení alebo obmedzených typových osvedčení,
 - tento postup tvorby predpisov umožní uskutočniť zmeny čo najskôr,

- koncepcia štandardných zmien a štandardných opráv sa zavádza pre:
 - a. lietadlá ELA1, ELA2,
 - b. letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou 5 700 kg alebo menšou a
 - c. rotorové lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou 3 175 kg alebo menšou.
 - návrh sa nepovažuje za optimálne riešenie pre ELA1 a na prípravu nového návrhu je potrebný dlhší čas,
 - nariadenie o poplatkoch a platbách, ktoré prijala Komisia, zostáva v platnosti, hoci zainteresované strany ho považujú za veľkú prekážku pri osvedčovaní nových lietadiel alebo pri osvedčovaní zmien alebo opráv existujúcich lietadiel. Bol predložený návrh na využitie financovania na základe malého poplatku z leteníek, aké sa používa v USA. Takýmto postupom sa zaistí financovanie systému EASA bez výrazného zvýšenia cien leteníek.
15. Reakcie na časť I CRD k oznámeniu NPA 2008-07 sú uvedené v prílohe k tomuto stanovisku a v prípade niektorých reakcií je z praktických dôvodov uvedený preklad alebo komplexný súhrn. Spätnú väzbu poskytlo celkovo sedem združení z odvetvia ELA1 všeobecného letectva, šesť európskych orgánov, FAA a dvaja jednotlivci.
16. Predovšetkým zainteresované strany, ktoré sú aktívne v kategórii ELA1, vyjadrujú nespokojnosť s aktuálnym návrhom. Podľa nich neprinesie potrebné uvoľnenie ich odvetviu, a navyše príprava tejto zmeny trvá príliš dlho. Agentúra sa už v CRD vyjadrila, že navrhované zmeny v rámci časti 21 zjavne nebudú predstavovať konečné riešenie. Preto sa navrhuje následné zhodnotenie možností, kde by boli potrebné zmeny základného nariadenia. To sa však posudzuje oddelene od návrhu v tomto stanovisku.
17. Reakcie na časť I CRD naznačujú, že od kombinovaného povolenia projekcie a výroby, navrhovaného v novej podčasti L časti 21, sa neočakáva prínos, s akým počíta priemysel. Navrhovaná podčasť L sa považuje za príliš zložitú. Z dlhodobého hľadiska by to mohlo viesť k nesúladu s existujúcimi podčasťami časti 21 pre povolenia organizácie na projektovanie (DOA) a povolenia organizácie na výrobu (POA). Očakáva sa aj nárast byrokracie. Agentúra posúdila tieto reakcie a došla k záveru, že nová podčasť L, ktorá sa dá použiť iba pre lietadlá v rámci kritérií ELA1 a ELA2, príliš skomplikovala časť 21 a jej prínos pre organizácie je malý alebo žiadny. Je tiež zrejmé, že návrh kombinovaného povolenia projekcie a výroby závisel od uplatňovania článku 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia členským štátom. Kombinované povolenie by sa mohlo vydať iba vtedy, ak členský štát požiada agentúru, aby prevzala zodpovednosť za konkrétne povolenie organizácie na výrobu v tomto členskom štáte. Vzhľadom na existenciu článku 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia je v skutočnosti kombinované povolenie projekcie a výroby možné už v rámci platných vykonávacích pravidiel. Keď sa členský štát rozhodne využiť toto ustanovenie, agentúra spojí dohľad nad POA a DOA a prípadne vydá jedno kombinované povolenie. Preto bola navrhovaná podčasť L vypustená.

III. Obsah stanoviska agentúry

18. V tomto stanovisku sa v najvyššej možnej miere zohľadňujú návrhy zainteresovaných strán a orgánov, ktoré sa zapojili do konzultácií a reagovali na časť I dokumentu CRD k oznámeniu NPA 2008-07. Návrhy zmien a doplnení k navrhovanej zmene nariadenia (ES) č. 1702/2003 a prílohy I (časť 21) z časti I dokumentu CRD k oznámeniu NPA 2008-07 sú uvedené ďalej, podľa možnosti pre každý článok. Redakčné opravy nie sú výslovne uvedené.

19. **1702/2003**

V článku 1 sa zavádza definícia ELA1 a ELA2 s cieľom zlepšiť zrozumiteľnosť požiadaviek v časti 21.

20. **Časť 21****21A.14 Preukázanie spôsobilosti**

Výsledný text časti 21 v časti I dokumentu CRD 2008-07 nesprávne zmenil bod 21A.14 písm. c) podobným spôsobom ako bod 21A.14 písm. b) v súvislosti s motormi a vrtuľami. Tento bod by mal iba umožniť program osvedčovania pre motory a vrtule inštalované v lietadlách, uvedených v tomto bode. Body 21A.14 písm. b) a písm. c) sú opravené a zjednodušené použitím definície ELA1 a ELA2 v článku 1.

21A.35 Letové testy

Lietadlá ELA1 a ELA2 sú zahrnuté pod písmeno b) v súlade s výsledným textom v časti I dokumentu CRD 2008-07.

21A.90A Rozsah platnosti

Tento bod je prečíslovaný a k rozsahu platnosti tejto podčasti boli pridané štandardné zmeny.

21A.90B Štandardné zmeny

Táto požiadavka má prepracované znenie a je prečíslovaná (v časti I dokumentu CRD 2008-07 pozri 21A.98) s cieľom jednoznačne oddeliť schvaľovanie zmien od štandardných zmien, na ktoré nie je potrebné takéto schvaľovanie. Text sa tiež zjednodušil použitím definícií ELA1 a ELA2, uvedených v článku 1.

21A.112B Preukázanie spôsobilosti

Vložený je odkaz na nový bod 21A.14 písm. c) v súlade s výsledným textom v časti I dokumentu CRD 2008-07.

21A.116 Prenosnosť

Táto požiadavka bola pozmenená a doplnená pre lietadlá ELA1 v súlade s výsledným textom v časti I dokumentu CRD 2008-07.

21A.307 Uvoľnenie častí a zariadení na inštalovanie

Do výsledného textu v časti I dokumentu CRD 2008-07 bolo nesprávne zaradené písmeno c), ktorého obsah už pokrývalo písmeno b). Písmeno c) bolo preto odstránené.

Táto požiadavka má prepracované znenie, pričom využíva definície ELA1 a ELA2 uvedené v článku 1. Doplnená je aj osobitná požiadavka na identifikáciu častí, za výrobu ktorých je zodpovedný vlastník.

PODČASŤ L – Kombinované schvaľovanie organizácií zodpovedných za projekciu a výrobu lietadiel, uvedených v bode 21A.14 písm. b) a písm. c)

Návrh tejto novej podčasti bol vypustený.

21A.431A Rozsah platnosti

Tento bod bol v dokumente CRD 2008-07 bez zmeny, ale teraz je prečíslovaný a k rozsahu platnosti tejto podčasti boli pridané štandardné opravy.

21A.431B Štandardné opravy

Táto požiadavka má prepracované znenie a je prečíslovaná (v časti I dokumentu CRD 2008-07 pozri 21A.436) s cieľom jednoznačne oddeliť schvaľovanie opráv od štandardných

opráv, na ktoré nie je potrebné takéto schvaľovanie. Text sa tiež zjednodušil použitím definícií ELA1 a ELA2 uvedených v článku 1.

21A.432B Preukázanie spôsobilosti

Táto požiadavka bola pozmenená a doplnená tak, aby zahŕňala možnosť použitia programu osvedčovania na preukázanie spôsobilosti pre lietadlá ELA1 v súlade s výsledným textom v časti I dokumentu CRD 2008-07.

21A.439 Výroba opravárenských dielcov

Táto požiadavka bola pôvodne zmenená tak, aby zahŕňala novú podčasť L. Tá bola vypustená, a preto v tomto bode nie sú žiadne zmeny.

21A.441 Vykonalie opravy

Táto požiadavka bola pôvodne zmenená tak, aby zahŕňala novú podčasť L. Tá bola vypustená. Znenie „organizácia s povolením na údržbu“ sa nahrádza odkazom na časť M a časť 145 s cieľom odstrániť nezamýšľané obmedzenia časti M a časti 145.

PODČASŤ P a PODČASŤ Q

Zmeny navrhované v bodoch týchto podčastí boli vypustené zároveň s vypustením podčasti L.

ODDIEL B

Zmeny navrhované v bodoch týchto podčastí boli vypustené zároveň s vypustením podčasti L.

21. Okrem zmeny bodu M.A.501 písm. a), začleneného do nariadenia (ES) č. 1056/2008, sa navrhujú zmeny nariadenia Komisie (ES) č. **2042/2003** s cieľom dosiahnuť súlad s nariadením č. 1702/2003. Tieto zmeny zohľadňujú novú definíciu ELA1, novú kategóriu častí v bode 21A.307 písm. b) a zavedenie štandardných zmien a štandardných opráv.

Článok 2 písm. k) sa mení a dopĺňa tak, aby sa zosúladiť definícia ELA1 s novou definíciou navrhovanou v tomto stanovisku pre nariadenie č. 1702/2003. Tieto zmeny umožnia plné využitie možností, ktoré sa v súčasnosti ponúkajú v časti 21.

22. Časť M

M.A.302 Program údržby lietadla

Text písmena d) je zmenený a doplnený tak, aby sa v programe údržby zohľadnili pokyny pre zachovanie letovej spôsobilosti, ktoré sú uvedené v technických podmienkach osvedčovania pre štandardné zmeny a opravy.

M.A.304 Údaje pre zmeny a opravy

Tento bod je zmenený a doplnený tak, aby zahŕňal technické podmienky osvedčovania, ktoré má agentúra vydať pre štandardné zmeny a štandardné opravy.

M.A.502 Údržba komponentov

Tento bod je zmenený a doplnený tak, aby sa ním stanovili podmienky vykonávania údržby komponentov uvedených v bode 21A.307 písm. b) a aby sa ním vysvetlilo, že sa nepredpokladá vydávanie EASA formulára 1 po údržbe týchto komponentov.

M.A.613 Osvedčenie o uvoľnení komponentu do prevádzky

Tento bod bol zmenený a doplnený s cieľom objasniť, že pre komponenty uvedené v bode 21A.307 písm. b) neexistuje oprávnenie na vydávanie EASA formulára 1 po údržbe.

M.A.614 Záznamy o údržbe

Písmeno b) bolo zmenené a doplnené tak, aby bolo v súlade s údajmi použitými pre štandardné zmeny a štandardné opravy, ktoré nepodliehajú postupu schvaľovania v časti 21.

M.A.710 Overenie letovej spôsobilosti

Znenie textu písmena a) bodu 6 je zmenené a doplnené s cieľom zabezpečiť súlad s koncepciou štandardných zmien a štandardných opráv.

M.A.802 Osvedčenie o uvoľnení komponentu do prevádzky

Tento bod bol zmenený a doplnený s cieľom objasniť, že pre komponenty uvedené v bode 21A.307 písm. b) neexistuje oprávnenie na vydávanie EASA formulára 1 po údržbe.

M.A.902 Platnosť osvedčenia o overení letovej spôsobilosti

Znenie textu písmena b) bodu 5 je zmenené a doplnené s cieľom zabezpečiť súlad s koncepciou štandardných zmien a štandardných opráv.

23. **Časť 145****145.A.42 Preberanie komponentov**

Text písmena a) je zmenený a doplnený tak, aby zahŕňal komponenty uvedené v bode 21A.307 písm. c) a podmienky, za ktorých sa môžu tieto komponenty inštalovať.

145.A.50 Osvedčovanie údržby

Tento bod bol zmenený a doplnený s cieľom objasniť, že pre komponenty uvedené v bode 21A.307 písm. b) neexistuje oprávnenie na vydávanie EASA formulára 1 po údržbe.

145.A.55 Záznamy o údržbe

Text písmena b) je zmenený a doplnený tak, aby bol v súlade s údajmi použitými pre štandardné zmeny a štandardné opravy.

145.A.65 Politika bezpečnosti a kvality, postupy údržby a systém kvality

Znenie textu písmena b) je zmenené a doplnené s cieľom zabezpečiť súlad s koncepciou štandardných zmien a štandardných opráv.

V Kolíne 18. marca 2011

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ

PRÍLOHA: Reakcie na dokument CRD 2008-07

(1) Jedna individuálna osoba predložila tieto pripomienky:

- Za poľutovaniahodné považuje, že výsledkom pôvodnej koncepcie lepšej regulácie je iba úprava platných pravidiel časti 21. Tieto návrhy majú svoj význam, ale nezachránia všeobecné letectvo. Tvrdí sa, že menej byrokratické vnútroštátne systémy, ako napríklad nemecký *deutsche Luftrecht*, alebo rozšírenie prílohy II na maximálnu vzletovú hmotnosť 2 000 kg by zabezpečili lepšiu reguláciu všeobecného letectva.

Odpoď: Agentúra sa v dokumente CRD vyjadrila, že navrhované zmeny v rámci časti 21 zjavne neprinesú konečné riešenie. Preto sa začne následné hodnotenie možností, kde budú potrebné zmeny v základnom nariadení. Smerovanie týchto zmien by mohlo byť také, aké sa naznačuje v reakcii. Zmena na úrovni základného nariadenia zrejme potrvá určitý čas.

- Súčasná koncepcia osobitných predpisov pre projektovanie, výrobu, preukazy spôsobilosti, údržbu a prevádzku nie je vhodná pre všeobecné letectvo. V jej dôsledku sú pre ľudí a organizácie, ktoré sa podieľajú na všeobecnom letectve, tieto predpisy nezrozumiteľné a príliš obsiahle. Prečo nie je možné vypracovať návrh predpisov vyhradených pre všeobecné letectvo, keď na druhej strane je možné zavádzať nové technické normy pre jednotlivého hmotnostné triedy?

Odpoď: Dôsledkom navrhovanej zmeny a doplnenia v rámci platného základného nariadenia je to, že zásady sa nemôžu meniť. Preto osobitné predpisy pre projektovanie a výrobu zostávajú.

- **Poplatky a platby** sú stále platné a pre organizácie všeobecného letectva príliš vysoké. Bol predložený návrh na využitie financovania na základe malého poplatku z leteníek, aké sa používa v USA. Takýmto postupom sa zaisť financovanie systému EASA bez výrazného zvýšenia cien leteníek.

Odpoď: Agentúra predloží tento návrh na zváženie Komisii.

- **Preukázanie spôsobilosti na projektovanie.** Zavedenie programu osvedčovania sa považuje za zlepšenie za predpokladu, že tento program bude minimálny. Aj systém schvaľovania organizácie na projektovanie (AP-DOA) bol pôvodne pomerne málo byrokratický, ale niekedy sa uplatňuje tak, že sa pre malé projekty stáva nevhodným. Takisto sa navrhuje postup schvaľovania konštrukcie pre jednotlivcov namiesto DOA pre organizácie.

Odpoď: Agentúra priznáva problém, že súčasné uplatňovanie požiadaviek na organizácie na projektovanie môže byť príliš náročné pre organizácie všeobecného letectva. Agentúra preto v dokumente CRD 2008-07 navrhuje vypracovať pre DOA prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC), čím sa preukazovanie zhody zjednoduší. Výhodou bude, že schválená organizácia na projektovanie bude mať plné oprávnenia. Návrh schvaľovania konštrukcie pre jednotlivcov sa v tejto etape neposudzoval, pretože prístupom EASA je schvaľovanie organizácií.

- **Časti, ktoré nepotrebujú EASA formulár 1.** Tento návrh sa považuje za dobrý postup.

Otázka: Prečo sa vyžaduje schválenie inštalácie už schváleného vybavenia, keď je priložený aj návod na inštaláciu? Postup schvaľovania inštalácie a súvisiace náklady sú prekážkou zavádzania moderného vybavenia, ako je napríklad výstražný systém FLARM, ktorým by sa mohla zvýšiť bezpečnosť. Koľko nehôd má dnes technické príčiny?

Odpoď: Agentúra ďakuje pripomienkujúcemu za podporu návrhu. Podporuje sa tým uľahčenie inštalácie „štandardných zmien“ pre oblasť všeobecného letectva. Preto návrh obsahuje túto koncepciu (pozri nasledujúci odsek). Agentúra súhlasí s názorom, že väčšina nehôd v oblasti všeobecného letectva súvisí s prevádzkovými príčinami.

- **Štandardné zmeny a opravy.** Tento postup sa v zásade podporuje. Spôsob jeho realizácie však zrejme povedie k byrokratickému riešeniu. Poradný obežník amerického Federálneho leteckého úradu (FAA) AC 43-13 je praktický dokument a zavedenie nových technických podmienok osvedčovania (CS) nie je potrebné.

Odpoď: Agentúra navrhuje zavedenie nových CS, ktoré by sa týkali štandardných zmien a opráv a ktoré by obsahovali údaje z dokumentu FAA AC 43-13. Právny štatút je však odlišný od poradného obežníka FAA, pretože CS budú obsahovať podrobný opis opráv a zmien, ktoré si nevyžadujú schvaľovanie. Postup prípravy a vydania týchto CS môže vyzeráť byrokraticky, ale umožní agentúre, aby v rámci svojich právomocí vydala schválené projekty, ktoré sa môžu realizovať bez potreby schvaľovania každej jednotlivéj štandardnej opravy alebo zmeny.

(2) Britská plachtárska asociácia (British Gliding Association) a Európska jednota vetroňov (European Gliding Union) poskytli rovnaké reakcie:

Štandardné zmeny a opravy. Časť 21, aj keď zmenená a doplnená vo vzťahu k ľahkým športovým lietadlám, sa drží zjednodušujúceho právneho názoru, že KAŽDÁ, aj malá zmena vykonaná na lietadle predstavuje zásah do základne typového osvedčenia, na ktorej je založená letová spôsobilosť lietadla. Na osadenie športového vybavenia sa uplatňuje úplný postup vrátane schvaľovania organizácie na projektovanie (DOA), čo je nákladné a neprimerané s ohľadom na absolútne minimálny vplyv na bezpečnosť. Opatrenie, ktoré ponúka oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) prostredníctvom navrhovaných technických podmienok osvedčovania (CS) pre štandardné opravy a zmeny, je nanajvýš vítané, ale zároveň by sa mohlo uvažovať o ďalších opatreniach, napríklad:

- o nová definícia v rámci osvedčovania európskych ľahkých lietadiel (ELA), ktorá umožní, aby sa stanovená obmedzená trieda zmien realizovala podľa uváženia vlastníka, vykonávateľa údržby, miestneho združenia alebo národných leteckých úradov,
- o viac voľnosti v rámci časti 21, predovšetkým prostredníctvom usmernení o prijateľných prostriedkoch preukazovania zhody (AMC),
- o poskytovanie doplňujúcich, vhodnejších usmernení pre národné letecké úrady prostredníctvom pravidiel správnej rady (MB) v časti 21,
- o minimalistická verzia novej akreditácie DOA, ktorá tieto zmeny zariadi hospodárnym a primeraným spôsobom,
- o uznanie skutočnosti, že táto činnosť je vhodnejšia pre zachovanie letovej spôsobilosti podľa časti M a že oprávnenia príslušnej organizácie podľa časti M by sa mohli v týchto prípadoch považovať za prijateľné,
- o prevzatie celého súčasného materiálu s usmerneniami do nových CS – štandardných opráv a zmien,

Základnou otázkou zostáva najnižšia úroveň úprav, ktorá vedie ku konaniu ako pri prestavbe. V súčasnosti sa za malú prestavbu považuje dokonca aj premiestnenie prístroja na jeho paneli. Platná definícia úrovne, pri ktorej „upravená inštalácia“ oprávňuje vznik štatútu „malej“ prestavby, zostáva témou na diskusiu.

Odpoď: Agentúra pripúšťa, že návrh zmeny a doplnenia časti 21 a zavedenie nových CS pre štandardné zmeny a opravy má svoje obmedzenia, pretože zostáva v rámci zásady schvaľovania všetkých zmien. To však vyplýva z platného základného nariadenia. V rámci navrhovanej fázy 2 „lepšej regulácie všeobecného letectva“ sa majú prostredníctvom úlohy BR.010 preskúmať možnosti navrhované pripomienkujúcim. Na druhej strane, navrhovaná zmena časti 21 a zavedenie štandardných zmien a opráv je nástroj, ktorý v rámci zmien, vyžadujúcich si schválenie, podporuje spoločné a normované zavedenie zmien menej zaťažujúcim postupom.

Preukazovanie spôsobilosti na schvaľovanie (DOA, POA a DOA/POA). Rozdelenie regulácie do kategórií projekcie, prvotnej letovej spôsobilosti, zachovania letovej spôsobilosti, opráv a údržby viedlo k znásobeniu počtu schvaľovaní, ktoré je vhodné pre veľké lietadlá a spoločnosti, ale úplne nevhodné pre združenia, malé a stredné podniky a domácu výrobu v oblasti športového/všeobecného letectva. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) obsahuje návrh opatrení, ktoré nevychádzajú v ústrety základnej potrebe zjednodušovania a namiesto toho presadzujú viacnásobné konanie.

Program prispôbeného osvedčovania. Toto zrejme umožní konštruktérom najskôr vypracovať projekt a následne, po dosiahnutí príslušného pokroku a spoľahlivosti, možno získať schválenie. Táto pružnosť zrejme zmení iba poradie, v ktorom sa žiadosti o schvaľovanie podávajú, a neovplyvní celkové zaťaženie. Je poľutovaniahodné, že sa nezachovala alternatívna koncepcia zmien typového osvedčenia.

Preukazovanie spôsobilosti na výrobu. Dokument pripomienok a odpovedí (CRD) ponúka všeobecné konštatovania týkajúce sa „zjednodušenia“ postupu bez akýchkoľvek konkrétnych zjednodušení.

Odpoď: Nenavrhujú sa zjednodušenia pravidiel pre schvaľovanie organizácie na výrobu (POA), agentúra však vypracuje prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC) s cieľom zjednodušiť preukazovanie zhody pre ELA1 a ELA2.

Kombinované schvaľovanie organizácie na projektovanie (DOA)/organizácie na výrobu (POA). Toto je najslubnejšie zo všetkých opatrení v oblasti preukazovania spôsobilosti. Jeho hodnota sa však ľahko môže stratiť medzi agentúrou EASA a nespolupracujúcim národným leteckým úradom. Ako sa usporiadajú úlohy národných leteckých úradov a agentúry EASA v zjednodušenom postupe?

Je známe, že mnohé európske vetroňové spoločnosti, ktoré mali predtým akreditáciu s úplným vnútroštátnym schválením, odvtedy nezískali súhlas v rámci časti 21, predovšetkým v dôsledku zložitosti a nákladnosti systému časti 21. Dá sa očakávať, že jedna alebo viaceré z uvedených alternatív im umožnia rýchlu cestu k získaniu súhlasu? Z pohľadu tohto športového združenia sa najpravdepodobnejším kandidátom zdá postup kombinovaného schvaľovania DOA/POA.

Odpoď: Myšlienka v pozadí programu osvedčovania je umožniť získanie typového osvedčenia pre lietadlo ELA1 bez potreby schvaľovania DOA alebo AP-DOA. Uznávame, že týmto sa spočiatku iba zjednoduší prvotné typové osvedčovanie a neposkytnú sa právomoci DOA, ktoré by znížili zaťaženie priebežnej podpory typového osvedčovania. Preto sa pripravujú zjednodušené prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC) na získanie DOA.

Poznámka: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

Časti bez formulára 1. Návrh v dokumente CRD na zúženie rozsahu častí, ktoré si na uvoľnenie nevyžadujú EASA formulár 1, nie je dostatočne odôvodnený. Tvrdenie o potrebe vypracovať reguláciu, ktorá bude v súlade s obchodným letectvom, nie je logické ani primerané.

Výrobu príslušných náhradných častí trupu lietadla a miestnych nosných konštrukcií zo surovín z riadnych zdrojov tiež viac než dostatočne kontrolujú kvalifikovaní pracovníci údržby lietadla podľa časti M a zodpovední úradníci civilného letectva. Riadne uchovávanie údajov v pracovných listoch a knihách údržby o pôvode obchodne schváleného vybavenia a o výrobe menších častí trupu lietadla v súlade s odporúčaniami výrobcu sa už realizuje na základe časti M a je úplne

postačujúce z hľadiska bezpečnostných potrieb tohto odvetvia, alebo, samozrejme, v zriedkavých prípadoch pri návrate lietadla do obchodnej prevádzky.

Vypracovanie pravidiel, ktoré budú primerané pre športové/všeobecné letectvo, úplne závisí od dôsledného uplatňovania tohto materiálu s usmerneniami a od rozsahu uplatniteľnosti týchto slobôd.

Odpoď: Návrh pre časti bez EASA formulára 1 prekračuje hranice stanovené pre časti vyrábané na údržbu. Ich rozsah je otvorený pre všetky časti s výnimkou častí a zariadení s obmedzenou životnosťou, častí základnej konštrukcie a častí riadenia lietadla. Tieto obmedzenia rozsahu sa zaviedli s cieľom kontroly bezpečnostných rizík, a teda umožniť použitie v obchodnej prevádzke.

Oprávnené subjekty. Zavedenie možnosti pozície oprávnených subjektov pre malé a stredné podniky a športové združenia je významným krokom vpred s potenciálom znížiť administratívne náklady a ako také ho treba privítať. Existuje však obava, že zložitost na strane regulátora a možný nedostatok záujmu na úrovni správnej rady by mohli zatieniť výhody oprávnených subjektov, ktoré sú užitočné vo všeobecnosti pre vývoj športového/všeobecného letectva a predovšetkým pre žiadateľov. Oprávnené subjekty by mali mať možnosť využívať maximálnu voľnosť vo zvolených pozíciách a mali by mať povinnosť udržiavať súčinnosť iba s jedným partnerom na strane úradov. Otázka komerčnej životaschopnosti prevádzky oprávnených subjektov si vyžaduje pozorné zváženie.

Odpoď: Uznávame neurčitost vo vzťahu k oprávneným subjektom zo strany agentúry, a preto navrhujeme zjednodušené prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC) pre existujúcu regulačnú štruktúru schvaľovania organizácie na projektovanie (DOA).

Budúcimi požiadavkami orgánov AR GEN.205 (pozri dokument CRD k návrhu NPA 2008-22 písm. b) a 2009-02 písm. d) zverejnený 4. októbra 2010) sa stanoví, ako môžu príslušné orgány využívať oprávnené subjekty. To bude použiteľné pre schvaľovanie organizácie na výrobu (POA) po transponovaní príslušných ustanovení z časti 21 do časti AR. Prijatie stanoviska k tejto otázke sa očakáva v roku 2013 (pozri úlohu v oblasti tvorby predpisov MDM.060).

(3) CAA NL:

(strana 6, bod 1) Vyslovili sa pochybnosti, či je návrh obmedzení pre lietadlá prostredníctvom prevádzkových predpisov k obmedzeniam, ktoré sú uvedené v prílohe k typovému osvedčeniu (TCDS), uskutočniteľný bez veľkého množstva pozmeňujúcich a doplňujúcich TCDS starých lietadiel s osvedčeniami z obdobia pred vznikom agentúry EASA. V mnohých TCDS nebudú konkrétne uvedené obmedzenia uplatniteľnosti z predpisov letovej spôsobilosti.

Odpoď: Domnievame sa, že ide o nepochopenie zámerov v súvislosti s dokumentom CRD. Keďže sa očakávalo, že vydávanie typového osvedčenia pre motory a vrtule bude príliš obmedzujúce, pracovná skupina navrhla ako východisko použitie obmedzených typových osvedčení (RTC). V tom čase sa objavili obavy, že RTC by mohli obmedzovať prevádzkové použitie na neobchodnú prevádzku. V návrhu prevádzkových predpisov sa predpokladá, že lietadlo potrebuje osvedčenie letovej spôsobilosti alebo obmedzené osvedčenie letovej spôsobilosti, a nestanovujú sa žiadne všeobecné obmedzenia na prevádzku s výnimkou obmedzení, ktoré sú uvedené v prílohe k typovému osvedčeniu lietadla. Preto nebude mať použitie RTC žiadne dôsledky. S retroaktívnymi zmenami existujúcich TCDS sa nepočíta.

CS-VLA. Navrhuje sa zmeniť technické podmienky osvedčovania pre veľmi ľahké letúny (CS-VLA) na 900 kg v súlade s technickými podmienkami osvedčovania CS-22.

Odpoď: Táto pripomienka sa bude zvažovať v rámci osobitnej úlohy v oblasti tvorby predpisov VLA.008.

(strana 11) Návrh, aby bol obmedzený a zjednodušený postup osvedčovania „amatérsky“ vyrobených náhradných častí prijateľný pre lietadlá používané v obchodnej leteckej doprave, nemá podporu.

Odpoď: Agentúra naďalej zastáva názor, že primeraná úroveň bezpečnosti bude zachovaná s ohľadom na to, že nejde o časti základnej konštrukcie, časti riadenia lietadla, ani o časti s obmedzenou životnosťou.

(strana 14 hore) Nie je jasné, ako by mohla agentúra EASA konať ako predstaviteľ štátu projektu lietadla navrhnutého v USA bez formálnej zmeny typového osvedčenia a zodpovednosti za projekt z pohľadu Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO).

Odpoď: Agentúra musí problematiku tzv. štátu projektu ďalej preskúmať, pretože rozsah platnosti predpisu US-LSA pre ľahké športové lietadlá siaha po 600/650 kg, a preto tieto obmedzené typové osvedčenia (RTC) nebudú v súlade s predpismi ICAO, keďže spodný limit v prílohe 8 časť 5 je 750 kg a príloha 8 k dohovoru ICAO sa týka iba typových osvedčení.

CAA-NL má k výslednému textu časti 21 tieto pripomienky:

21A.98 Štandardné zmeny. Podľa súčasného ustanovenia pod písmenom a) nemôžu vetrone a motorové vetrone s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) > 2 000 kg využívať štandardné zmeny, zatiaľ čo letúny spĺňajúce CS-23 ich využívať môžu až do MTOM < 5 700 kg. Zdá sa byť logické nezaraďovať túto možnosť pre všetky vetrone a motorové vetrone do hmotnosti 5,7 tony.

Navrhovaný text:

Uplatniteľnosť: Tento bod sa vzťahuje iba na letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) nižšou ako 5 700 kg, rotorové lietadlá s MTOM nižšou ako 3 175 kg, vetrone a motorové vetrone s MTOM nižšou ako 5 700 kg a na balóny a vzducholode, ako je stanovené v bode 21A.14 písm. b) alebo písm. c).

Odpoď: Agentúra nepredpokladá, že by sa štandardné zmeny vzťahovali na vetrone a motorové vetrone, ktorých konštrukcia sa značne odlišuje od súčasných vetroňov.

21A.307 Uvoľnenie častí a zariadení na inštalovanie.

Navrhovaná zmena rozsahu platnosti pre časti bez EASA formulára 1 sa neodráža vo výslednom texte bodu 21A.307 písm. b) a písm. c).

Odpoď: Prijaté. Text v písmene c) bol vložený nesprávne a bude vypustený.

21A.353 Oprávnenosť.

Vety v písmene b) bode 5 a písmene b) bode 6 nie sú zrozumiteľné.

Navrhovaný text:

(b) Pre kombinované schvaľovanie organizácie na projektovanie a organizácie na výrobu musí žiadateľ mať alebo požiadať o:

5. (v prípade stanoveného rozsahu prác) schválenie, ktoré by podľa tejto podčasti bolo primerané na preukázanie súladu s konkrétnym projektom. Vypustiť bod 6.

Odpoď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.359 Systém zabezpečenia konštrukcie

(a) Systém zabezpečenia konštrukcie by mal byť **dokumentovaný** systém. Vložiť slovo „dokumentovaný“ pred spojenie „systém zabezpečenia konštrukcie“ v prvej vete.

(a)2. Zodpovednosť, ktorá sa má odobrať, by mala byť v súlade s touto **časťou**, keďže zaoberať sa treba napríklad aj držiteľmi povolenia organizácie na projektovanie podľa bodu 21A.3 atď. Vynechať predponu „pod“ zo slova „podčasť“.

(b) Mal by sa sem zaradiť text, ktorý sa týka vydávania vyhlásenia zhody pre agentúru, keďže sa uvádza v bode 21A.239 písm. b). Toto vyhlásenie sa požaduje v bodoch 21A.381 písm. b) a 21A.385 písm. d).

Odpoď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií došla agentúra k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.361 Systém kvality výroby

(a) Systém kvality by mal byť dokumentovaný systém. Vložiť slovo „dokumentovaný“ pred spojenie „systém kvality“ v prvej vete.

(b)(ix) Tento bod je možné zrušiť, keďže schválenou organizáciou je žiadateľ alebo držiteľ povolenia organizácie na projektovanie.

(b) posledná veta: na tomto mieste sa len spomínajú časti s obmedzenou životnosťou, pričom bod 21A.307 sa osobitne venuje aj častiam základnej konštrukcie alebo riadenia lietadla, bežne označovaným ako kritické časti.

Odpoď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.363 Opis

Všetky odseky: z dôvodu zachovania zhody a prehľadnosti treba uviesť odkazy na príslušné odseky bodu 21A.365, rovnako ako je to urobené v bode 21A.143.

(a)11. Opis vnútro podnikovej kontroly a systému „**kvality**“ a súvisiacich postupov. Vložiť slovo „kvality“. Ako sa uvádza v bode 4 na strane 8 tohto dokumentu, navrhované uľahčenie pre časť schvaľovania súvisiacu s výrobou sa nezachovalo, a aj v bode 21A.361 sa vyžaduje systém kvality.

Odpoď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.365 Požiadavky na povolenie

(c)2. Vynechať predponu „pod“ zo slova „podčasť“, keďže organizácia by mala spĺňať všetky požiadavky časti 21.

Odpoveď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.367 Zmeny v organizácii s povolením

(a) Po vydaní povolenia organizácie, každá zmena v organizácii, predovšetkým zmeny v zabezpečení konštrukcie alebo vo vnútro podnikovej kontrole a v systémoch **kvality**. Vložiť slovo „kvality“, odôvodnenie sa nachádza v bode 21A.363 písm. b) bod 11.

Vložiť text bodu 21A.147 písm. b), keďže orgány civilného letectva alebo agentúra možno budú chcieť využiť túto možnosť počas zmien v organizácii.

Odpoveď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.381 Výsadné práva na projektovanie

Vety pod písmenom c) bod 4 a bod 5 nie sú zrozumiteľné.

(c)6 nie je v súlade s bodom 21A.710 písm. a). Text by sa mal zmeniť a doplniť v súlade s bodom 21A.263 písm. c) bod 6 a bod 7.

(d) Táto časť sa môže vypustiť, keďže ju upravuje bod 21A.47.

Odpoveď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.383 Výsadné práva na výrobu

(c) Odkaz na bod 21A.307 by sa mal vypustiť, rovnako ako v bode 21A.163 písm. c).

(e) Tu by sa mali uviesť aj výsadné práva vydávať povolenie na let (PtF). Text by sa mal zmeniť a doplniť v súlade s bodom 21A.163 písm. e). Z toho vyplýva aj zmena bodu 21A.711, aby obsahoval odkaz na tento odsek.

Odpoveď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.385 Povinnosti držiteľ'a

(j)1 Zmeňte začiatok na: „Systém podľa bodu i) by mal zahŕňať všetky prípady, kde...“ Keďže organizácia je aj držiteľom povolenia organizácie na projektovanie, aj výrobnou organizáciou, ide o vnútornú záležitosť.

(j)2 od „Kde držiteľ kombinovaného...“ to nemôže platiť, takže text sa týka iba organizácií, ktoré sú držiteľmi alebo žiadateľmi o povolenie organizácie na projektovanie. Vypustite tento text.

(k) vypustite, nie je to možné.

(n) odkaz na bod 21A.383 písm. f) nie je správny, písmeno f) neexistuje.

(o) vložte text súčasného bodu 21A.165 písm. k). Je to potrebné predtým, ako sa môže vydať povolenie na let (PTF).

Odpoď: Na základe reakcií na dokument pripomienok a odpovedí (CRD) a reakcií na toto stanovisko v rámci interných konzultácií agentúra došla k záveru, že by sa mala vypustiť nová podčasť L venovaná kombinovanému schvaľovaniu organizácií na projektovanie a na výrobu. Dospelo sa k záveru, že by to neprinieslo úžitok, pričom zároveň už existuje možnosť, že by tieto súhlasy vydávala agentúra, ak by sa uplatňoval článok 20 ods. 2 písm. b) bod ii) základného nariadenia.

21A.436 Štandardné opravy

Pozri poznámku k bodu 21A.98.

Odpoď: Neprijíma sa. Pozri odpoveď k bodu 21A.98.

21A.711 písm. b) a písm. c)

Mali by obsahovať odkazy na body 21A.381 a 21A.385.

Odpoď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

(4) DGAC France

Organizácia DGAC-France na úvod konštatuje, že pevne podporuje projekt európskych ľahkých lietadiel (ELA). DGAC-France sa veľmi rada oboznámila s časťou I dokumentu CRD 2008-07 a podporuje návrhy agentúry EASA.

Celé spoločenstvo všeobecného letectva očakáva zavedenie ELA. Keďže niektoré programy ELA sa už začali, je potrebné mať čo najskôr predpisy, postup osvedčovania a prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC), aby sa zabezpečila uskutočniteľnosť týchto programov a štandardizácia v rámci Európy.

Odpoď: Agentúra ďakuje organizácii DGAC France za podporu. Zoznam aktivít, ktoré je potrebné dokončiť, zostavený organizáciou DGAC-France sa použije pri príprave pokračovania úloh MDM.032 a BR.010.

Na strane 5/28 sa píše, že držiteľ typového osvedčenia (TCH) musí požiadať o režim ELA. Chápeme túto koncepciu pre nové výrobky. Možnosť využívať pravidlo o ELA by však mala zostať majiteľom lietadiel zachovaná pre použité výrobky.

Odpoď: Tento postreh je správny a navrhované znenie časti 21 nebude obmedzovať uplatniteľnosť iba na nové lietadlá alebo TCH.

Technické podmienky pre motor a vrtuľu

Na strane 5/28 písm. a) bod 2 je o nich zmienka, ale neexistujú. Na štandardizáciu ich musí agentúra EASA zverejniť.

Odpoď: Prijaté. V rámci fázy 2 úlohy bude potrebné tieto technické požiadavky stanoviť a zverejniť. Dnes existujú v príslušných predpisoch o letovej spôsobilosti iba pre vetrone a veľmi ľahké lietadlá (VLA). (podčasti H a J pre technické podmienky osvedčovania CS-22 a odkaz na tieto podčasti v CS-VLA)

Harmonizácia CS-VLA/CS-22

Na stranách 6/28 a 7/28 písm. b) bod 2 (2. a 4. zarážka) sme si všimli rozdielne hmotnostné limity pre CS-VLA a CS-22. Mali by sa zjednotiť na 900 kg.

Odpoď: Táto pripomienka sa bude riešiť v rámci osobitnej úlohy v oblasti tvorby predpisov.

(5) Európska federácia ľahkých, experimentálnych a historických lietadiel (EFLEVA)

EFLEVA tvrdí, že je ťažké vyjadrovať sa o časti I dokumentu CRD bez podrobných pripomienok.

Fázu 2, teda úlohu BR.010, federácia podporuje, aj keď je už na to veľmi neskoro.

Federácia podporuje návrh, aby sa typové osvedčenie (TC) nevyžadovalo pre motory a vrtule určitých lietadiel ELA.

EFLEVA súhlasí s návrhom na zvýšenie horného limitu pre ELA1 na 1 200 kg a víta tento návrh.

EFLEVA podporuje zavedenie týchto nových technických podmienok osvedčovania (CS) a revíziu existujúcich CS. Zdôrazňuje však, že priemysel potrebuje, aby boli tieto CS vydané čo najskôr.

EFLEVA víta návrh agentúry povoliť zjednodušené prostriedky preukazovania zhody v časti 21 podčasti J, keďže sa tým obmedzí potreba zasahovania agentúry pri schvaľovaní zmien a opráv, čo pomôže znížiť finančné zaťaženie.

EFLEVA súhlasí s koncepciou kombinovaného schvaľovania organizácií na projektovanie (DOA) a na výrobu (POA), ak to zníži finančné zaťaženie malých projekčných/výrobných spoločností.

EFLEVA podporuje koncepciu oprávnených subjektov na pridelenie určitých konkrétnych úloh osvedčovania. EFLEVA sa však obáva, že postup výziev na predloženie ponuky oznámením na webovej stránke agentúry EASA nie je dostatočný a požadovať sa budú ďalšie spôsoby informovania potenciálnych uchádzačov.

EFLEVA podporuje zámer agentúry harmonizovať reguláciu v oblasti požiadaviek prvotnej letovej spôsobilosti pre ľahké športové letúny s USA. Návrhy v dokumente CRD však ukazujú, že kým postup vývozu letúnov z EÚ do USA je pomerne priamočiary, letúny z USA budú pri vývoze do EÚ vystavené mimoriadnym požiadavkám osvedčovania. To zvýši náklady amerických výrobcov a pridá zbytočnú prekážku predaja amerických letúnov v EÚ.

EFLEVA víta návrh na zavedenie nových CS pre štandardné zmeny a opravy podľa dokumentu AC 43-13. EFLEVA opätovne vyzýva agentúru, aby zaviedla tieto CS rýchlo, keďže to pomôže znížiť/odstrániť náklady na schvaľovanie zmien a opráv.

Odpoď: Agentúra ďakuje pripomienkujúcemu za podporu a navrhla rozličné nadväzujúce úlohy (napr. MDM.032 písm. d) a BR.010) v súlade so zverejneným plánom tvorby predpisov. Skúmame možnosti, ako zrýchliť tieto úlohy všade, kde je to možné.

(6) Európski výrobcovia vetroňov

Európski výrobcovia vetroňov vyjadrujú nespokojnosť s aktuálnym návrhom zmien vychádzajúcim z úlohy MDM.032, ktorá trvá príliš dlho a nedosahuje konečný cieľ, ktorý odvetvie všeobecného letectva tak veľmi potrebuje.

Opäť vyjadrujú názor, že treba niečo urobiť s nariadením o poplatkoch a platbách pre všeobecné letectvo, pretože škodí podnikaniu v oblasti všeobecného letectva.

Preukázanie spôsobilosti na projektovanie. Súčasné možnosti, program osvedčovania, alternatívne postupy k DOA (AP-DOA) a úplnému DOA, sa týmto návrhom nemenia, a preto neprinášajú priemyslu žiadne uľahčenie. Úplné DOA sa stále považuje za nedostupné, a preto sa navrhuje poskytnúť určité oprávnenia pre AP-DOA, čo dá impulz na začatie s AP-DOA a prípadne na neskoršie rozšírenie na úplné DOA.

Odpoď: Agentúra priznáva problém, že súčasné uplatňovanie požiadaviek na organizácie na projektovanie môže byť príliš náročné pre organizácie všeobecného letectva. Agentúra preto v dokumente CRD 2008-07 navrhuje vypracovať pre DOA prijateľné prostriedky preukazovania zhody (AMC), čím sa preukazovanie zhody zjednoduší. Výhodou bude, že schválená organizácia na projektovanie bude mať plné oprávnenia.

Štandardné zmeny a opravy. Zavedenie štandardných zmien a opráv podporujú, potrebu nových CS však úplne nechápu. Zavedenie by sa malo realizovať čo najskôr a pragmaticky. Európski výrobcovia vetroňov ponúkajú pri tejto práci pomoc.

Odpoď: Agentúra navrhuje zavedenie nových CS, ktoré by sa týkali štandardných zmien a opráv a ktoré by obsahovali údaje z dokumentu FAA AC 43-13. Právny štatút je však odlišný od poradného obežníka FAA, pretože CS budú obsahovať podrobný opis opráv a zmien, ktoré si nevyžadujú schvaľovanie. Postup prípravy a vydania týchto CS môže vyzeráť byrokratický, ale umožní agentúre, aby v rámci svojich právomocí zverejnila schválené projekty, ktoré sa môžu realizovať bez potreby schvaľovania každej jednotlivej štandardnej opravy alebo zmeny. Domnievame sa, že to umožní jednoduchšiu realizáciu.

Zmeny CS-LSA. Zavedenie osobitných CS, založených na normách ASTM pre lietadlá LSA, podporujú. Tento nový predpis by sa mal jednoznačne vzťahovať na tieto lietadlá a nemal by vytvárať nejasnosti v súvislosti s uplatniteľnosťou ďalších platných predpisov letovej spôsobilosti, ako sú CS-VLA alebo CS-22.

Odpoď: CS-LSA sa vzťahuje iba na letúny, a teda sa netýka vetroňov. Letúny LSA sú z princípu motorové letúny, ktoré môžu mať dobré vlastnosti pre kĺzavý let, ale nie sú konštruované na tento účel.

Oprávnené subjekty. Ústrednou a dôležitou výhradou výrobcov vetroňov je nedostatok personálu v agentúre EASA a akreditovaných národných leteckých úradoch s porozumením pre malé letectvo.

Problémy výrobcov v našej komunite veľmi často nevyplývajú zo zlej regulácie, ale zo zlého uplatňovania regulácií. Zavedenie oprávnených subjektov sa vníma ako možné riešenie tohto nedostatku osobitného prístupu k malému letectvu a znalostí o ňom. Požiadavky na oprávnené subjekty by mali byť takéto:

- táto organizácia by mala mať skúsenosti/zázemie v oblasti malého letectva,
- ak je to potrebné, jazyk by mal byť rovnaký ako materinský jazyk žiadateľa,
- je nevyhnutné zvrátiť trend rastu množstva byrokratických a administratívnych postupov,
- je nevyhnutné postupovať proti oddeľovaniu úloh a povolení,
- v ideálnom prípade by organizácia mala mať možnosť dohľadu nad všetkými výrobkami a organizáciami v rámci tej istej spoločnosti,
- ak je to možné, žiadateľ by mal mať právo vybrať si, kde sa majú tieto úlohy realizovať,
- a v neposlednom rade to musí byť cenovo dostupné v porovnaní s bežnými cenami výrobkov.

Odpoď: Priznávame, že agentúra má pochybnosti vo vzťahu k postupu oprávnených subjektov, a preto navrhujeme ako rýchle riešenie zjednodušené AMC pre platnú regulačnú štruktúru DOA. Uvedené požiadavky sú podobné ako v odôvodnení uvedenom v NPA a zdôrazňujú potenciálne výhody využívania oprávnených subjektov.

Časti bez formulára 1. Výrobcovia by privítali väčšiu pružnosť v rámci tejto koncepcie, to však závisí od AMC, kde sú uvedené podrobnosti preukazovania zhody so schválenými údajmi. Európski výrobcovia vetroňov ponúkajú pomoc pri príprave tohto AMC.

Odpoď: Oceňujeme ponuku pomoci agentúre.

Vetroň nie je letún. Podľa výrobcov vetroňov by vysvetlenie, že vetroň nie je letún, a teda to nie sú „zložitá motorová lietadlá“, malo byť uvedené v tomto stanovisku namiesto zmeny vymedzenia pojmu v základnom nariadení.

Odpoď: Chápeme možnosť tejto interpretácie pre prúdové vetrone a budeme uvažovať o objasnení prostredníctvom AMC k časti 21. (Pozri úlohu MDM.032 písm. d)).

Typové osvedčenie lietadla bez typového osvedčenia motora a/alebo vrtule. Možnosť obmedzeného typového osvedčenia má podporu, úplné typové osvedčenie by však malo byť možné pre vetrone s motormi a vrtuľami bez osvedčenia. Tým by sa podporil vývoj účinnejších a menej hlučných pohonov.

Odpoď: Táto otázka sa bude zvažovať ako súčasť úlohy BR.010.

(7) FAA

FAA posúdila CRD a nemá pripomienky.

Odpoď: Zaznamenané.

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

Časti bez formulára 1. Možnosť pre lietadlá ELA1 by sa mala rozšíriť na vetrone vo vlastníctve klubov, nielen vlastníkov.

Odpoď: V AMC sa môže zaviesť podobná interpretácia, aká sa používa v časti M.

Oprávnené subjekty. FFVV má v úmysle stať sa oprávneným subjektom pre vetrone s osobitným rozsahom platnosti, keď to bude možné. FFVV má konkrétne záujmy a nápady na realizáciu, ktoré by mali podporovať bezpečnosť a znižovať byrokraciu.

Odpoď: Priznávame, že agentúra má pochybnosti vo vzťahu k postupu oprávnených subjektov, a preto ako rýchle riešenie navrhujeme zjednodušené AMC pre platnú regulačnú štruktúru DOA.

(9) Federálny úrad pre civilné letectvo (FOCA), Švajčiarsko

Oprávnené subjekty. Potrebné je komplexné a jednoznačné usmernenie týkajúce sa kompetencií požadovaných na vykonávanie úloh osvedčovania. V súvislosti s „funkciou potvrdenia zhody“ (ekvivalent funkcie CVE) je potrebné v AMC/GM stanoviť požadovanú kvalifikáciu a zodpovednosť.

Odpoď: Priznávame, že agentúra má pochybnosti vo vzťahu k postupu oprávnených subjektov, a preto ako rýchle riešenie navrhujeme zjednodušené AMC pre platnú regulačnú štruktúru DOA.

Zmeny CS-LSA. Presný obsah CS-LSA nie je známy, FOCA však má podrobné pripomienky týkajúce sa noriem ASTM, ktoré sa spomínajú v NPA a ktoré sa podrobnejšie uvádzajú v tejto reakcii.

Odpoveď: CS-LSA sú postavené na uplatniteľných normách ASTM a doplnené požiadavkami a AMC, ktoré pomáhajú pri preukazovaní zhody. CS-LSA sú súčasťou časti II dokumentu CRD 2008-07.

FOCA má k výslednému textu časti 21 tieto poznámky:

21A.14

a) Platný text v časti 21 v bode 21A.14 písm. b) je „...fixed or adjustable pitch propeler“ (pevná vrtuľa alebo vrtuľa nastaviteľná počas letu).

Vypustený text v dokumente CRD je „...fixed or variable pitch propeler“ (pevná vrtuľa alebo vrtuľa nastaviteľná počas letu).

Nový text v CRD je „...fixed or variable pitch propeler (pevná vrtuľa alebo vrtuľa nastaviteľná počas letu)“.

Text v CRD musí byť zhodný s platným textom v časti 21.

Odpoveď: Prijíma sa. Zmena časti 21, ktorá sa zaviedla pozmeňujúcim a doplňujúcim nariadením č. 1194/2009, nebola zahrnutá do dokumentu CRD.

b) V navrhovanom bode 21A.14 písm. b) a 21A.14 písm. c) sa uvádza uplatniteľnosť na letúny s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) menšou ako 2 000 kg / 1 200 kg bez klasifikácie ako „zložitá motorová lietadlá“. Podľa článku 3 písm. j) základného nariadenia sa však letúny s MTOM menšou ako 2 000 kg / 1 200 kg automaticky klasifikujú ako „jednoduché motorové lietadlá“. Navrhujeme z bodu 21A.14 písm. b) a 21A.14 písm. c) vypustiť text „bez klasifikácie ako zložitá motorová lietadlá“.

Odpoveď: Odkaz na zložitá motorová lietadlá by sa mal zachovať, keďže samotný prúdový pohon postačuje pre klasifikovanie ako „zložitá“.

c) Navrhovaný bod 21A.14 písm. c) zahŕňa:

7. piestový motor;

9. vrtuľa

Ide o výrazné uvoľnenie súčasných požiadaviek, pretože sa zdá, že preukazovanie spôsobilosti pre osvedčovanie týchto výrobkov by bolo obmedzené na schválenie programu osvedčovania bez ohľadu, povedzme, na výkon motora alebo typ konštrukcie vrtule (zdá sa, že pre piestový motor možno získať osvedčenie podľa ustanovení bodu 21A.14 písm. c), a potom ho inštalovať na lietadlo s MTOM > 1 200 kg). Domnievame sa, že to nie je vhodné a že uplatňovanie bodu 21A.14 písm. c) bodu 7 a bodu 9 by sa malo obmedziť.

Odpoveď: Prijíma sa.

21A.307 písm. b) a písm. c)

a) Bod 21A.307 písm. b) a písm. c) je zrejme protirečivý: text treba zmeniť alebo vyjasniť.

b) V navrhovanom texte sa stanovuje, že požiadavka sa vzťahuje len na prípady „v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla v prípade inštalácie na jeho lietadlo“. Toto konštatovanie vyvoláva rozličné otázky.

Zavádza táto podmienka obmedzenia na osobu, ktorá môže riadiť lietadlo?

Ktorá požiadavka by sa vzťahovala na lietadlo s MTOM do 1 200 kg, ktoré sa používa v leteckej škole? Bod 21A.307 písm. a)?

Ak áno, považujeme to za nevhodné, pretože cieľom by malo byť získať prostriedky na stanovenie, že prvok „bol vyrobený v súlade so schválenými konštrukčnými údajmi a je v stave vhodnom pre bezpečnú prevádzku“ bez zavádzania zaťažujúcich predbežných podmienok na vydanie EASA formulára 1.

Navrhovaný bod 21A.307 písm. c) by umožnil, aby akékoľvek časti (vrátane častí a zariadení s obmedzenou životnosťou, častí základnej konštrukcie a častí riadenia lietadla) boli „vyrobené v súlade so schválenými konštrukčnými údajmi v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla v prípade inštalácie na jeho lietadlo“. Hoci chápeme zámer v pozadí tejto požiadavky, domnievame sa, že v tejto podobe prekračuje hranice pôvodného zámeru priniesť určitú mieru úľavy. Navrhovaný prístup považujeme za nevyvážený, pretože sa uplatní buď bod 21A.307 písm. a) (ktorý stanoví pre niektoré prípady príliš prísne požiadavky), alebo bod 21A.307 písm. c), ktorý umožňuje veľmi nízku úroveň zhody na základe návrhu „zodpovednosti vlastníka“. Je riziko, že budeme mať dobrý systém z právneho hľadiska (zodpovednosť vlastníka), ale pochybný z hľadiska bezpečnosti: v tejto súvislosti je problematická účinnosť overovania letovej spôsobilosti s cieľom preukazovania zhody, pretože overenie sa napríklad môže uskutočniť určitý čas po inštalovaní príslušných častí a rozsah kontroly počas overovania je obmedzený.

Navrhujeme:

— vymedziť úľavy v bode 21A.307 písm. a) vzťahujúce sa nielen na časti „vyrobené v súlade so schválenými konštrukčnými údajmi v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla v prípade inštalácie na jeho lietadlo“,

— v prípade častí a zariadení s obmedzenou životnosťou, častí základnej konštrukcie a častí riadenia lietadla „vyrobených v súlade so schválenými konštrukčnými údajmi v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla v prípade inštalácie na jeho lietadlo“ sa do preukazovania zhody musí zapojiť agentúra/oprávnených subjekt. V tejto súvislosti navrhujeme prijať vymedzenie časti vyrobenej vlastníkom/prevádzkovateľom, ako je uvedená v poradnom obežníku FAA AC 20-62:

Vlastník/prevádzkovateľ sa považuje za výrobcu časti, ak sa zúčastňoval na kontrole projektu, výroby alebo kvality danej časti. Účasť na projekte môže zahŕňať dohľad nad výrobou časti alebo to, že poskytne výrobcovi: konštrukčné údaje, materiály, z ktorých sa časť vyrobí, postup výroby, metódy montáže, alebo postupy kontroly kvality.

— na vybavenie pre pravidlá letu podľa prístrojov (IFR), ktorého funkciu možno hodnotiť ako kritickú (poruchový stav sa hodnotí ako nebezpečný alebo katastrofický), by sa mali uplatňovať rovnaké zásady, ako na časti a zariadenia s obmedzenou životnosťou, časti základnej konštrukcie a časti riadenia lietadla,

— výhody by mali priniesť povolenia národných organizácií pre výrobu/údržbu za predpokladu, že je k dispozícii systém zabezpečenia kvality výrobcu (pozri aj bod 21A.439), alebo sa môžu poskytnúť úľavy v prípade výroby obmedzeného množstva za predpokladu, že pri výrobe sa používajú schválené údaje a zhoda so schválenými konštrukčnými údajmi je zabezpečená spôsobom, prijateľným pre agentúru/oprávnený subjekt, ktoré musia byť informované o postupe výroby tak, aby sa dala stanoviť primeraná úroveň ich zapojenia (napr. potreba kontrol zhody),

— v bode 21A.307 sa musia zohľadniť prípadné úľavy uplatniteľné na lietadlá bez držiteľa typového osvedčenia, takzvané osirené lietadlá (pozri doplňujúcu poznámku na konci tohto dokumentu).

Odpoď: Bod 21A.307 bol prepracovaný tak, aby sa lepšie ozrejnil jeho účel. Nie je prijateľné meniť filozofiu a vymedziť vlastníka za výrobcu časti. Je to práve vlastník, kto môže posúdiť vhodnosť časti bez EASA formulára 1 na inštaláciu za predpokladu, že sú splnené uvedené kritériá. Malo by tiež byť zrejmé, že toto je možné spraviť iba v prípade, že sa tieto časti označia a nainštalujú v jeho vlastnom lietadle.

V súvislosti s bodom o vybavení IFR sa odkaz na vybavenie, ktoré si vyžaduje prevádzka a riadenie letovej prevádzky (ATM), bude posudzovať v rámci úlohy v oblasti tvorby predpisov 21.026 „Nové kategórie častí, pre ktoré sa nevyžaduje formulár 1“, ktorá sa rozbieha začiatkom roka 2011.

Štandardné zmeny

Odporúčame posúdiť aj materiál s usmerneniami, ktorý je súčasťou poradného obežníka FAA AC 23-27 „Náhrada častí a materiálov pre historické lietadlá“: je to užitočné predovšetkým pre osirené lietadlá.

Odpoveď: Historické lietadlá nie sú súčasťou procesu úľav zo strany agentúry EASA. Toto NPA sa nevzťahuje na osirené lietadlá.

V dokumente CRD sa uvádza, že „štandardné opravy a zmeny v CS sú preto v skutočnosti schválené údaje, ktoré môže organizácia pre údržbu používať v súlade s časťou M“. Aký je dôvod obmedziť použitie štandardných opráv len na „organizácie pre údržbu“? Cieľom by malo byť vybrať aj úlohy, ktoré môžu vykonávať vlastníci/piloti.

Odpoveď: Súhlasíme s tým, že toto ustanovenie bolo príliš obmedzujúce. Požiadavky časti M a časti 145 boli preskúmané a podľa potreby zmenené (pozri pozmeňujúci a doplňujúci návrh k nariadeniu 2042/2003 spojený s týmto stanoviskom) tak, aby sa zdôraznilo, že aj toto sú schválené údaje a môžu sa používať v súlade s požiadavkami časti M alebo časti 145.

Letová príručka lietadla (AFM)/dodatok letovej príručky lietadla (AFMS) a inštrukcie pre zachovanie letovej spôsobilosti (ICA)

AMC/GM sa údajne vyžadujú s cieľom zabezpečiť dosiahnutie minimálneho štandardu pri úvodnom vydaní a pri revíziách. Usmernenie, týkajúce sa klasifikácie zmien AFM, by mali mať k dispozícii predovšetkým tí žiadatelia, ktorí sa rozhodnú pre preukázanie zhody s bodom 21A.14 písm. b) a písm. c). Poskytnúť by sa malo aj usmernenie v súvislosti s bodom 21A.381 písm. c) bodom 4 a bodom 5.

Odpoveď: Inštrukciami ICA sa zaoberá osobitná prebiehajúca úloha (MDM.056). Treba poznamenať, že stanoviskom č. 01/2010 sa zaviedla pre všetky DOA možnosť schváliť určité zmeny AFM. GM pre klasifikáciu zmien AFM sa zverejní spolu s rozhodnutím, vyplývajúcim z NPA16-2006.

21A.367 písm. a)

Materiál s usmerneniami je potrebný na jednoznačné stanovenie, čo sa má považovať za podstatnú zmenu.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.377 písm. c) bod 2

Čas poskytnutý na vykonanie nápravného opatrenia nie je v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 1194/2009 z 30. novembra 2009.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.381 písm. d)

Je táto požiadavka nevyhnutná? Nie je už súčasťou požiadaviek na zmenu TC/STC?

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.439 a 21A.441

Úľavy pre časti vyrábané vlastníkami by mali byť vymedzené aspoň v prípadoch, ktoré spadajú pod štandardné zmeny.

Odpoď: Neprijaté. Výroba častí a ich uvoľňovanie nie sú prepojené činnosti. Časti prijateľné bez EASA formulára 1 podľa bodu 21A.307 písm. b), alebo v tomto prípade časti patriace k štandardným opravám alebo zmenám, zo zásady nemôže vyrábať vlastník. Existujúce požiadavky uvedené v časti M a časti 145 zostávajú v platnosti.

Osirené lietadlo

Hoci pôvodným zámerom nebolo, aby sa oznámenie NPA zaoberalo otázkami týkajúcimi sa osirených lietadiel, odporúča sa využiť túto aktivitu v oblasti tvorby predpisov na vypracovanie osobitných usmernení pre tieto lietadlá. Toto sú niektoré z otázok, ktoré by sa mali riešiť:

– usmernenie na určenie náhrady častí a materiálu (odkaz na poradný obežník FAA AC 23-27 „Náhrada častí a materiálov pre historické lietadlá“),

– náhrady častí/materiálu sa predtým mohli schvaľovať na lietadle podobného typu. Ak sa inštalácia (a v prípade potreby výroba) uskutočnila spôsobom, ktorý bol v súlade s predchádzajúcim povolením, tieto povolenia sa mohli použiť ako základ pre povolenie na podobné lietadlo. V tomto prípade však musel mať žiadateľ všetky údaje o predchádzajúcich povoleniach vrátane všetkých pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti, alebo získať chýbajúce údaje pomocou uznaného subjektu (napr. oprávneného subjektu, DOA/ADOA atď.). Prípadne bude spôsobilosť žiadateľa hodnotiť agentúra/oprávnený subjekt, pričom bude určovať, či má žiadateľ dobré znalosti zásad konštrukcie toho typu lietadla, ktoré sa upravuje alebo opravuje,

– v prvom rade je veľmi ťažké nájsť náhradné diely, ktoré sú v súlade s TC (malý počet, dlhý čas získavania, otázky zastaranosti atď.), nehovoriac o častiach s formulárom 1. Usmernenie by sa malo týkať inštalácie starých a/alebo použitých častí (prepracovaných, po generálnej revízii alebo s novým osvedčením). Treba zohľadniť, že časti v TC by mohli byť zastarané a dostupné by mohli byť iné časti, technicky modernejšie a spoľahlivejšie.

Odpoď: Agentúra ďakuje pripomienkujúcemu za jeho návrh, ale domnieva sa, že je to mimo rozsahu tejto úlohy.

(10) Jedna individuálna osoba predložila tieto pripomienky:

21A.14 písm. b) a písm. c)

Je otázne, či by sa mali vetrone s hmotnosťou do 2 000 kg posudzovať v rámci bodu 21A.14 písm. b). Vyjadruje sa znepokojenie v súvislosti s realizáciou možnosti programu osvedčovania v bode 21A.14 písm. c). Pevnú podporu má zjednodušenie AMC pre preukazovanie zhody na úplné schvaľovanie DOA pre lietadlá ELA.

Odpoď: Pozri odpoveď organizácii CAA-NL (bod 21A.98) pre vetrone s hmotnosťou do 2 000 kg. Program osvedčovania sa teraz zaviedol prostredníctvom stanoviska č. 01/2010 ako základná požiadavka na osvedčovanie (pozri bod 21A.20): bod 21A.20 písm. b) to jednoznačne predstavuje ako pracovný dokument počas celého procesu osvedčovania. Navyše, v osobitnom prípade lietadla uvedenom v bode 21A.14 písm. c) musí program osvedčovania schváliť agentúra. Agentúra ďakuje pripomienkujúcemu za podporu zjednodušenia AMC pre DOA.

Štandardné zmeny a opravy. Nedajú sa predložiť žiadne pripomienky, keďže tieto technické podmienky osvedčovania (CS) zatiaľ nie sú k dispozícii.

Odpoď: Týmto stanovisko sa zavádzajú zásady. Technické podmienky osvedčovania budú predložené na diskusiu v rámci úlohy MDM.048.

21A.112B Preukázanie spôsobilosti. Vyjadruje sa znepokojenie v súvislosti s realizáciou možnosti programu osvedčovania v bode 21A.112B.

Odpoď: Program osvedčovania sa teraz zaviedol prostredníctvom stanoviska č. 01/2010 ako základná požiadavka na osvedčovanie (pozri bod 21A.20): bod 21A.20 písm. b) to jednoznačne predstavuje ako pracovný dokument počas celého procesu osvedčovania. Navyše, v osobitnom prípade lietadla uvedenom v bode 21A.14 písm. c) musí program osvedčovania schváliť agentúra.

21A.307 Uvoľnenie častí a zariadení na inštalovanie. Textom v písmene c) sa zrejme odstraňujú obmedzenia stanovené v písmene b). Rozdiel medzi požiadavkami na kritické časti pre ELA1 a ELA2 nepodporujeme.

Odpoď: Bod 21A.307 bol prepracovaný a bod 21A.307 písm. c) v CRD bol nesprávny.

Okrem toho je vo všeobecnosti otázkou, koľkí vlastníci lietadiel budú môcť prevziať zodpovednosť za zhodu časti alebo zariadenia so schválenou konštrukciou a aká je z toho výhoda, keď je príslušná časť dostupná na trhu.

Kde je potom zjednodušenie?

Domnievam sa, že je možné obmedziť vydávanie formulárov 1 aj bez zníženia úrovne bezpečnosti. Ak sa vezme do úvahy vysoký počet nekritických častí, ktoré existujú na lietadlách ELA1 aj ELA2, pre tieto časti by stačilo jednoduché osvedčenie o zhode, vydávané výrobcom (s DOA, ale aj s AP).

Ak potom chce EASA posudzovať problém častí vyrábaných vlastníkom ako problém týkajúci sa najmä starých lietadiel a osirených lietadiel, pre ktoré sa ťažko zháňajú náhradné diely, odporúča sa pozrieť na aktuálne požiadavky FAA (FAR 21.303 písm. a) bod 2) atď.).

Odpoď: Domnievame sa, že mnohí vlastníci budú schopní prevziať túto „zodpovednosť“. Príkladom sú časti uvedené v reakcii, vyrábané pre lietadlo pôvodným dodávateľom, ktorý nemá POA, s vyhlásením o zhode. Tieto časti nebudú uvoľnené s EASA formulárom 1, ale sú vyrobené v súlade so schválenými konštrukčnými údajmi. S navrhovanou zmenou v bode 21A.307 by inštalácia s určitými obmedzeniami v ich rozsahu nemala ovplyvniť bezpečnosť.

PODČASŤ L - Kombinované schvaľovanie organizácií na projektovanie a na výrobu lietadiel definované v bode 21A.14 písm. b) a písm. c).

Príslušný odsek časti 21 podčasti G a J bol skopírovaný do podčasti L bez podstatnejších technických zmien.

Niekoľko „administratívnych“ odsekov s výkladom odseku 5 dokumentu CRD mohlo stačiť, čím by sa zabránilo nejednoznačnosti budúcich zmien a doplnení tohto materiálu.

Dokonca aj s jedným osvedčením sú DOA a POA rozličné záležitosti. Zmes požiadaviek túto úlohu neľahčuje.

Odpoď: Agentúra súhlasí, že navrhovaná podčasť L neprináša podstatné rozdiely v jednotlivých požiadavkách pre DOA a POA. Možnosť presunu zodpovednosti za POA na agentúru existuje aj v základnom nariadení v článku 20 ods. 2 písm. b) bod ii). Preto sme došli k záveru, že podčasť L neprináša dostatočné výhody a príliš komplikuje predpisy, ako sa uvádza v tejto reakcii. Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L.

21A. 432B Preukázanie spôsobilosti. Pod písmenom b) sa má uvedenie „špecifických konštrukčných praktík, zdrojov a sledu činností, ktoré sú potrebné na zabezpečenie zhody s touto podčasťou“ dosiahnuť na základe súhlasu agentúry.

Pod písmenom c) sa má uvedenie „špecifických konštrukčných praktík, zdrojov a sledu činností, ktoré sú potrebné na zabezpečenie zhody s touto časťou“ dosiahnuť na základe schválenia programu osvedčovania.

Je ťažké pochopiť rozdiel v postupoch na dosiahnutie toho istého výsledku a ako by sa mohol dosiahnuť iba pomocou programu osvedčovania.

Odpoď: V texte pod písmenom b) sa hovorí o AP-DOA (postupy nie sú osobitné pre uvažované opravy), zatiaľ čo v texte pod písmenom c) je pre uvažované opravy osobitné schválenie programu osvedčovania.

21A. 112B Preukázanie spôsobilosti.

Rovnaké základné poznámky o bode 21A.14 písm. c).

Odpoď: Program osvedčovania sa teraz zaviedol prostredníctvom stanoviska č. 01/2010 ako základná požiadavka na osvedčovanie (pozri bod 21A.20): bod 21A.20 písm. b) to jednoznačne predstavuje ako pracovný dokument počas celého procesu osvedčovania. Navyše, v osobitnom prípade lietadla uvedenom v bode 21A.14 písm. c) musí program osvedčovania schváliť agentúra.

21A. 710 Schválenie letových podmienok

Vydanie povolenia na let sa môže týkať aj lietadla, pri ktorom nebola preukázaná zhoda s predpismi, a žiadateľa, ktorého spôsobilosť môže byť neistá.

Skutočne by ste aj za týchto okolností považovali bez ďalšieho overovania letové podmienky za bezpečné?

Odpoď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

(11 & 12) Letecká amatérska asociácia (LAA) Českej republiky a Európska asociácia výrobcov ľahkých lietadiel (LAMA EUROPE) vyjadrili podobné názory. Text je upravený, aby sa podľa možnosti odstránila duplicita.

Úvodná strana – Neúplné a veľmi neskoré publikovanie tohto dokumentu CRD.

LAA a LAMA nie sú veľmi spokojné so spôsobom, akým EASA zaobchádzala s týmto veľmi dôležitým NPA.

Dokument CRD bol uverejnený DVA ROKY po ukončení pripomienkového obdobia k pôvodnému NPA 2008-07!!! Ani skutočnosť, že CRD bol uverejnený počas dovolenkového obdobia, nevyzerá dobre, najmä keď to prišlo tak neskoro. Problém s neskorým publikovaním je, že každý takmer zabudol, o čom to všetko bolo...

Čas beží rýchlo – v roku 2005 bol vypracovaný prvý návrh rozsahu pôsobnosti (ToR) pre úlohu MDM.032. Teraz sa blížíme ku koncu roka 2010 a čo máme? EASA dostala 843 pripomienok. Myslíme si však, že to nemôže ospravedlniť taký dlhý čas na prípravu tohto dokumentu CRD.

Skutočnosť, že CRD je rozdelený na dve časti a pred stanoveným termínom bola zverejnená iba časť 1, je neprijateľná. Ako máme pripomienkovať taký dôležitý návrh bez možnosti vidieť druhú časť?

Domnievame sa, že druhú časť tohto CRD treba zverejniť okamžite a termín uzávierky pre pripomienkovanie časti 1 sa musí primerane posunúť.

Odpoď: Uverejnenie dokumentu CRD v dvoch častiach nie je zvyčajnou praxou agentúry, ale výhodou tohto postupu bolo čiastočné dobehnutie meškania. Veľkú pozornosť sme venovali tomu, aby v časti I dokumentu CRD boli presne zastúpené základné pripomienky a aby bol pripojený návrh stanoviska, ktorý vychádza z nášho rozboru všetkých pripomienok. Časť I je preto

dostatočným základom pre získavanie reakcií na stanovisko a je zrejme ľahším dokumentom na čítanie ako 500 strán časti II dokumentu CRD.

Časť II už bola publikovaná a obsahuje návrh technických podmienok osvedčovania pre ľahké športové lietadlá (CS-LSA), ktoré agentúra prijme začiatkom roka 2011.

Agentúra uznáva, že postup vydávania bol veľmi dlhý, pričom dôvodom je predovšetkým otázka zdrojov. Meškanie sme však využili na prípravu úlohy BR.010 (začiatok štúdie pre lietadlá ELA1 o skúsenostiach získaných revíziou vnútroštátnych predpisov pre mikrolahké lietadlá) a na posilnenie spolupráce s FAA v tejto záležitosti a zhromažďovanie ďalších informácií o skúsenostiach s predpismi pre LSA v USA. Agentúra chce zdôrazniť, že zdržanie nesúvisí s nedostatkom pochopenia pre dôležitosť a prioritu všeobecného letectva, čo dokázala úľavami v časti M, stanoviskom týkajúcim sa preukazu spôsobilosti L a stanoviskom k udeľovaniu preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel (FCL) vrátane preukazu spôsobilosti pilota ľahkých lietadiel (LAPL).

Strana 4 písm. a) Všeobecné pripomienky (LAMA EUROPE)

ZÁKLADOM KAŽDÉHO ÚSPEŠNÉHO LETECKÉHO PRIEMYSLU JE MALÉ (REKREAČNÉ) LETECTVO.

Každý pilot začína lietať na malom lietadle, nie na Airbuse, Boeingu alebo Eurofighteri. Zdroj 600 000 rekreačných pilotov (podľa organizácie Europe Air Sports) vrátane parašutistov, pilotov závesných klzákov, ultralahkých lietadiel, klzákov, teplovzdušných balónov, až po pilotov ľahkých motorových lietadiel predstavuje veľkú základňu zákazníkov európskeho a amerického leteckého priemyslu. Na pochopenie aerodynamiky, mechanizmu lietania, technických, hospodárskych a ekologických vplyvov letúna musíte mať skúsenosti a tie získate vďaka malému rekreačnému letectvu. Na to, aby vás mohol nadchnúť nástup do práce v letectve, musíte sa s ním dostať do styku a získať skúsenosti. Na získanie schopnosti naprojektovať užitočné veľké lietadlo, musíte na základe vlastnej skúsenosti pochopiť, čo je skutočne za tým a na čo všetko treba brať ohľad.

Úradníci v USA to pochopili už pred rokmi. Sledovali obrovské problémy so získavaním dostatočného počtu vysokokvalifikovaných zamestnancov pre veľké letecké firmy. Uvedomili si, že stagnácia rastu v malom letectve (počet lietadiel aj pilotov) bola priamym dôsledkom rastúcich nákladov na kúpenie a prevádzku malých lietadiel.

Ako reakciu na to v roku 2004 v USA začal program ľahkých športových lietadiel (LSA), ktorého jednoznačným cieľom bolo výrazne znížiť vstupné náklady súkromného a rekreačného letectva. Dosiahli to vymedzením kategórie jednoduchých lietadiel, ktorá umožňuje registráciu lietadla na základe vyhlásenia výrobcu vo vzťahu k uznávanému priemyselnému štandardu (norma ASTM). Tento systém umožňuje ľuďom lietať s rozumne zníženými požiadavkami na výcvik a zdravotný stav.

Takto mali v úmysle zvrátiť pokles leteckej populácie, a tým zachovať základňu pre letecký priemysel. Päť rokov, ktoré uplynuli od oznámenia nových predpisov, jasne dokazuje, že spôsob, ktorý sa použil, bol úplne správny, a ukazujú sa zamýšľané výsledky. Počet lietadiel a pilotov okamžite vzrástol a s tým aj zásoba dostupných zdrojov pre veľké letecké spoločnosti.

Tento model z USA doposiaľ skopírovalo mnoho krajín, niekedy s miernymi úpravami v závislosti od miestnych podmienok. Medzi týmito krajinami sú aj najľudnatejšie štáty: Čína a India. Aj tam prijali podobné programy na vytvorenie základne pre budúci letecký priemysel.

Dnes sú na popredných miestach na celom trhu s lietadlami LSA spoločnosti so sídlom v Európe.

Íroniou je, že neexistuje žiadny podobný systém, ktorý by umožnil, aby tieto lietadlá, vyrobené podľa predpisov pre LSA, mohli lietať v Európe.

Po oznámení začiatku projektu európskeho ľahkého lietadla (ELA) sa mnohí domnievali, že predstavuje príslub o európskom ekvivalente. Zatiaľ čo ELA predstavuje výrazné uľahčenie pre niektoré kategórie lietadiel, výsledkom pre ľahké dvojsedadlové športové lietadlá je postup s výrazne vyšším zaťažením pre projektovanie, výrobu a prevádzku oproti americkému systému LSA.

Mnohí sa teraz domnievajú, že východiskom je vytvorenie osobitnej kategórie pre letúny s hmotnosťou nižšou ako 600 kg a prijatie systému LSA, ktorý by bol čo najviac podobný.

Odpoď: Rozsah úlohy MDM.032 je širší ako LSA, ale navrhuje zjednodušenia pre časť 21. Úloha BR.010 určí, ako rozšíriť zjednodušenie časti 21 na podskupinu lietadiel ELA1.

(LAA) Nanešťastie, tento dokument CRD ukazuje nesprávny prístup agentúry EASA k športovému a rekreačnému letectvu. Domnievame sa, že nie je možné pristupovať k športovému a rekreačnému letectvu rovnako ako k obchodnej leteckej doprave.

Je čoraz očividnejšie, že stále nedostávame to, čo chceme a čo potrebujeme – jednoduché ľahké športové letectvo (LSA).

Domnievame sa, že súčasné regulačné úsilie agentúry EASA neprináša to, čo považujeme za nevyhnutné pre ďalší rozvoj športového a rekreačného letectva. Podľa nášho názoru by sa LSA mohlo stať vstupnou kategóriou letectva. Na riešenie problémov našich členov by mala agentúra EASA vytvoriť samostatnú kategóriu LSA, čo najviac podobnú americkému systému LSA.

Pozitívnym dôsledkom by mohol byť globálny systém LSA, ktorý je naším dlhodobým cieľom.

Počas stretnutia na podujatí AirVenture 2010 zástupca FAA Randy Babbitt uviedol, že záznamy o bezpečnosti LSA sú nad očakávanie dobré. Považujeme to za dôkaz skutočnosti, že americká koncepcia LSA, založená na vlastnom vyhlásení a na rozumnej regulácii údržby, nevytvára bezpečnostný problém. Keďže 65 % amerických lietadiel LSA pochádza z Európy, sme presvedčení, že rovnaký systém sa dá použiť aj v Európe.

Koncepcia samostatného LSA by mohla fungovať – samostatné neznamená nevyhnutne, že sa má uskutočňovať mimo agentúry EASA, ale znamená to, že má osobitné miesto v hierarchii predpisov EASA.

Rovnako je to v USA, kde FAA pomohla vytvoriť kategóriu LSA v rámci predpisov FAA, ponechala si funkciu auditu, ale priamo túto kategóriu neriadi.

Uvedomujeme si, že by si to vyžiadalo zmenu základného nariadenia.

LAA ČR je pripravená pomôcť pri práci na príprave takejto zmeny.

Odpoď: Oceňujeme podporu agentúre EASA v rámci úlohy BR.01. Navrhované zmeny z úlohy MDM.032 písm. e) , ktoré sú v rámci predpisov časti-21 určite nepovedú k cieľu, ktorý má na mysli LAA ČR. Rozsah predpisu FAA pre LSA je však podskupinou rozsahu úlohy MDM.032 písm. e) a nie je vhodný pre celý rozsah do hmotnosti 2 000 kg.

Strana 4 Poplatky a platby agentúre EASA

Organizácie LAA ČR a LAMA EUROPE majú radosť z vyhlásenia, že EASA si získala pozornosť Komisie, ale obávajú sa, že je príliš neskoro, pretože dokonca aj súčasná úroveň poplatkov a platieb je pre malé spoločnosti veľkým problémom. Základom poplatkov a platieb agentúry EASA je nariadenie, ktoré vyžaduje, aby bola EASA plne finančne nezávislá prostredníctvom poplatkov a platieb, ktoré je oprávnená vyberať. Už existujúce poplatky predstavujú výraznú záťaž pre malé spoločnosti. Tieto spoločnosti spravidla vyrábajú približne 10 – 150 lietadiel ročne s obratom v rozsahu 1 – 30 miliónov EUR a len sotva môžu prežiť pri terajšej výške poplatkov a platieb.

Poplatky a platby sú známym problémom už roky a čo najskôr sa o ňom musí rozhodnúť na politickej úrovni, t. j. na úrovni Komisie.

Odpoveď: *Zaznamenané.*

Strana 4 a 7 CS-23 ľahké s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) do 1 200 kg

Organizácie LAA CZ a LAMA EUROPE sa domnievajú, že vytvorenie tohto predpisu nie je nevyhnutné. V skutočnosti by sa mohol predpis CS-VLA rozšíriť na 4 osoby a MTOM do 1 200 kg. Podľa nášho názoru vysvetlenie, že takýto predpis potrebujeme, pretože ... veľká väčšina existujúcich ... neplatí, lebo systém ELA sa pripravuje pre nové lietadlá, a nie pre existujúce.

V každom prípade je v rámci MTOM do 1 200 kg toľko použiteľných predpisov, že by bolo vhodné znížiť ich počet a nie zvyšovať ho!

Bolo by lepšie, keby namiesto tohto úsilia agentúra EASA vytvorila dobrý systém LSA založený na norme ASTM. Je známe, že FAA uvažuje o vytvorení systému založeného na ASTM aj pre kategóriu FAR-23. Možno to by bola cesta vpred a namiesto vytvárania predpisu CS-23 ľahký by bolo lepšie spolupracovať s FAA na systéme ASTM s cieľom mať celosvetové letecké normy.

Odpoveď: *V súčasnosti sa domnievame, že FAR časť 23 úprava 7 je vhodná osvedčená norma pre určité letúny. Z dlhodobého hľadiska plánujeme preskúmať viaceré normy v úzkej spolupráci s FAA, ktorá zároveň na časti 23 realizovala štúdiu procesu osvedčovania (CPS).*

Strana 9 a 10 Oprávnené subjekty

Niektorí výrobcovia lietadiel LSA a mikrolahkých lietadiel sa spolu s organizáciou LAA CZ podieľali na štúdiu EASA o zadávaní úloh osvedčovania zmluvným stranám (outsourcing), ktorú vypracovala spoločnosť Steria Mummert Consulting.

Použili sa výsledky tejto štúdie pri príprave dokumentu CRD?

Prečo nebola štúdia publikovaná?

Odpoveď: *Agentúra vám a ďalším zapojeným subjektom odvetvia ďakuje príspevok k tejto štúdiu.*

Správa je interná a agentúra ju využíva na získanie hlbších poznatkov o svojich možnostiach používania outsourcingu. Ako už bolo uvedené, agentúra pripravuje aktualizáciu rozhodnutia správnej rady o outsourcingu. Správa nebola zverejnená vzhľadom na túto prebiehajúcu chůlostivú diskusiu.

Štúdia sa nepoužila pri príprave tohto dokumentu CRD, keďže CRD len jednoducho informuje o práci agentúry na aktualizácii politiky správnej rady v oblasti outsourcingu.

Strana 10 – 11 7. Časti, ktoré nepotrebujú EASA formulár 1

Bez zverejnenia pripomienok nie je možné skontrolovať tento návrh. LAA CZ a LAMA EUROPE nesúhlasia s navrhovaným riešením.

Navrhujeme, aby sa aspoň pre lietadlá ELA1 nevyžadovalo použitie formulára 1.

Odpoď: Prijaté pripomienky viedli k menej liberálnemu návrhu pre ELA1, ktorý uľahčuje diskusiu o komerčnom a nekomerčnom využití týchto častí. Návrh predstavuje prijateľný kompromis, ktorý sa odlišuje od vášho návrhu ešte ďalšieho obmedzenia požiadaviek na EASA formulár 1. Ďalšia fáza, s ktorou sa počíta v rámci úlohy BR.010, poskytne možnosti pre rozličné prístupy.

Strana 11 Zmeny v označovaní častí a sledovateľnosť

Organizácie LAA CZ a LAMA EUROPE sa domnievali, že pôvodné zmeny boli v súlade s úsilím znížiť zaťaženie výrobcov, ale je to presne naopak.

Pretože si nemôžeme pozrieť pripomienky v časti II, nesúhlasíme s navrhovanými zmenami v bodoch 21A.804 a 21A.805.

Odpoď: Časť II dokumentu CRD bola medzitým publikovaná a ukazuje, že označovanie častí by sa malo zachovať s cieľom zachovať sledovateľnosť a prepojenie so schválenými konštrukčnými údajmi.

Strana 11 8. Zmeny CS-LSA

Organizácie LAA CZ a LAMA EUROPE vítajú vytvorenie technických podmienok osvedčovania pre ľahké športové letúny na základe normy ASTM F2245.

Žiaľ, nemôžeme pripomienkovať túto záležitosť podrobnejšie, pretože CS-LSA budú uverejnené v časti II, ktorá zatiaľ nie je známa.

Odpoď: Pripomienky k CS-LSA budú možné v rámci časti II CRD. Tieto pripomienky sa preskúmajú pred publikovaním CS-LSA začiatkom roku 2011.

Strana 13 9. Štandardné zmeny a opravy

Organizácie LAA CZ a LAMA EUROPE vítajú toto oznámenie, majú však obavy, že vytvorenie týchto vyhradených CS na základe obežníka FAA AC 43-13 1B a 2B bude trvať príliš dlho.

Odpoď: Agentúra vám ďakuje za podporu. Úloha MDM.048 je v súčasnosti plánovaná na začiatok roka 2011 a skončí sa v druhom štvrtroku 2013. Pri každej príležitosti skúmame možnosti, ako tieto úlohy urýchliť.

Strana 13 – 14 10. Harmonizácia s FAA

Organizácie LAA CZ a LAMA EUROPE potešilo toto vyhlásenie. Domnievame sa, že najlepším riešením pre LSA by bolo vytvoriť globálny systém LSA s bežnými svetovými technickými normami založenými na ASTM.

Odpoď: Agentúra vám ďakuje za podporu vzťahujúcu sa na vyhlásenie, že agentúra EASA má v úmysle začať dlhodobú harmonizáciu s FAA (a ďalšími orgánmi) v oblasti LSA prostredníctvom tesnej spolupráce s FAA pri pokračovaní ich štúdie CPS FAR-23 a v procese ASTM.

(13) Asociácia ľahkých lietadiel Spojené kráľovstvo

Dôvodová správa III. (str. 2)

Keďže časť II tohto CRD zatiaľ nebola publikovaná, obraz nie je úplný, a preto nie je možné poskytnúť úplnú reakciu.

Odpoď: Uverejnenie dokumentu CRD v dvoch častiach nie je zvyčajnou praxou agentúry, ale výhodou tohto postupu bolo čiastočné dobehnutie meškania. Veľkú pozornosť sme venovali tomu, aby v časti I dokumentu CRD boli presne zastúpené základné pripomienky a aby bol pripojený návrh stanoviska, ktorý vychádza z nášho rozboru všetkých pripomienok. Časť I je preto

dostatočným základom pre získavanie reakcií na stanovisko a je zrejme ľahším dokumentom na čítanie ako 500 strán časti II dokumentu CRD.

Oddiel a) bod 2) (str. 5)

LAA vo všeobecnosti podporuje návrh na začatie konzultácií o zmene základného nariadenia, ale tieto konzultácie musia prebehnúť veľmi rýchlo: napokon dokument ANPA 14-2006 bol vydaný pred štyrmi rokmi a reakciou bola výzva na zmenu základného nariadenia. Agentúra EASA v snahe podporiť veľmi potrebnú inováciu odvetvia musí konať pohotovo, aby vytvorila prostredie pre konštruktérov a výrobcov veľmi ľahkých lietadiel na prácu bez nákladov a obmedzenia zdrojov spojeného s existujúcimi systémami DOA/POA, popri primeraných nákladoch a prevádzkovom zisku konečného užívateľa.

Oddiel b) (str. 6+)

LAA vo všeobecnosti podporuje zmeny vykonané v porovnaní s NPA 2008-07. Odvetvie opäť naliehavo potrebuje, aby tieto návrhy boli dostupné. Nové technické podmienky osvedčovania CS-LSA, CS-23 ľahké a CS-„Štandardné opravy a zmeny“ a revidované CS-VLA a CS-22 treba vydať čo najrýchlejšie (prinajmenšom dovtedy, kým sa vydajú zmeny a doplnenia časti 21).

Odpoď: Agentúra ďakuje pripomienkujúcemu za podporu a návrhy na prípravu rôznych navďazujúcich úloh (napr. MDM.032 písm. d) a BR.010) v súlade so zverejneným plánom tvorby predpisov. Skúmame možnosti urýchlenia týchto úloh, kde sa len dá. Prvá norma, CS-LSA, bude uverejnená už začiatkom roku 2011. Ďalšie normy sa uplatňujú v osobitných podmienkach.

Oddiel b) bod 6 (str. 9) (Oprávnené subjekty)

Ocenili by sme, keby sa výzvam na predloženie ponúk v tomto prípade robila väčšia reklama. Prax vyhlasovať výzvu na predloženie ponúk na vašej webovej stránke bez ďalšieho oznámenia nepomáha. Azda by bolo možné použiť e-mailovú predplatenú službu, keď by sa všetkým predplatiteľom posielal e-mail vždy pri vyhlásení výzvy na predloženie ponúky?

Odpoď: Vyhlásenie otvorenej výzvy na predloženie ponúk zverejňuje úrad pre publikácie v Úradnom vestníku EÚ a po publikovaní sa ukladá na internetovú stránku [EASA procurement webpage](#). Predplatenie e-mailového oznámenia nie je na webovej stránke EASA možné.

Prihlásiť sa však dá do elektronickej databázy verejného obstarávania (TED), kde sa zverejňujú všetky výzvy na predloženie ponúk Európskej únie v úradných jazykoch EÚ. Informácie a pokyny pre prístup a oznámenie, založené na osobitných vyhľadávacích profiloch nájdete na adrese: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Všeobecne

V niektorých odsekoch sa odkaz na bod 21A.14 písm. b) alebo písm. c) uvádza slovami „lietadlá uvedené v bode 21A.14 písm. b) a písm. c)“. Je správne, že toto znenie určuje kategóriu lietadla a neuvádza, že v skutočnosti bola konštrukcia lietadla schválená podľa bodu 21A.14 písm. b) alebo písm. c)? Odpoď na túto otázku pomôže pochopiť, či výhody nového systému (výroba podľa podčasti L, časti vyrábané vlastníkom) sú možné aj pre typy lietadiel, ktorých konštrukcia bola schválená pred touto zmenou predpisu alebo na základe vyššej normy plne schváleného DOA.

Odpoď: Pri odvolávaní sa na „lietadlá uvedené v bode 21A.14 písm. b) alebo písm. c)“ v týchto požiadavkách sa určuje kategória výrobkov uvádzaných v tomto bode. Preto sa to bude vzťahovať aj na výrobky už schválené v súlade s platnými predpismi. V stanovisku sa toto odvolávanie teraz nahrádza označením ELA1 a ELA2, pre ktoré sú definície navrhnuté v tomto stanovisku v rámci zmien nariadenia č. 1702/2003.

21A.14 písm. b) a písm. c)

Tento bod sa týka aj motorov a vrtúľ. Aký je ich vzťah k podčasti L a bodu 21A.307 písm. b) a písm. c), ak je konštrukcia zahrnutá v lietadle, alebo ak už bola konštrukcia schválená prostredníctvom DOA v zhode s podčasťou J? Je napríklad možné vyrobiť motor pre lietadlo podľa bodu 21A.307 písm. b) alebo písm. c) v rámci podčasti L? Môžu sa časti tohto motora vyrábať aj v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla?

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Časť pripomienky preto už nie je aktuálna.

V súvislosti s uvoľňovaním častí bez EASA formulára 1 je určite zámerom umožniť inštaláciu týchto častí, ak zodpovedajú schválenej konštrukcii. Napríklad časti automobilového motora, ktoré boli schválené s lietadlom, sa môžu nainštalovať v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla.

21A.377 písm. b) a písm. c)

V oddiele B-Material pre podčasť G bola nedávno vypustená úroveň 3. V tomto bode sa teraz opäť objavila.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.353 písm. b)

Kombinovaná organizácia na projektovanie a na výrobu podľa podčasti L – by nemohla podpísať dohodu DO – PO s inou DO okrem ich prvotného rozsahu.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.383 písm. c)

Odkaz „podľa 21A.307“ sa v príslušnom texte podčasti G pred niekoľkými rokmi vypustil, pretože by neumožnil EASA formulár 1 „iba zhoda“/„prototyp“.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.385 písm. n)

Odkaz treba zmeniť z „podľa oprávnenia 21A.383 písm. f)“ na „...21A.383 písm. e)“.

Odpoveď: Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L. Pripomienka preto už nie je aktuálna.

21A.439 Výroba náhradných častí

Tento bod by sa mal zaoberať aj možnosťou častí vyrábaných v rámci zodpovednosti vlastníka lietadla, inak by bol tento bod v konflikte s bodom 21A.307 písm. b) a písm. c).

Odpoveď: Neprijaté. Zámerom bodu 21A.307 nie je meniť požiadavky na údržbu. To je mimo rozsahu tejto úlohy v oblasti tvorby predpisov.

Podčasť L celkovo

Nevidíme reálne výhody vytvorenia takejto podčasti L.

- Ako ukazujú už body 21A.377 písm. b) a 21A.383 písm. c), je veľké riziko, že táto podčasť sa nechtiac bude odlišovať od príslušných požiadaviek podčasti J alebo podčasti G. Podčasť L, ak je skutočne potrebná, by sa mala zaoberať iba kombináciou schvaľovania organizácií na projektovanie (DO) a na výrobu (PO), samotné požiadavky by mali zostať v podčasti J a podčasti G.

- V čom spočívajú výhody pre priemysel? Zamýšľané zníženie nákladov môže byť z dlhodobého hľadiska okrajové, keďže požiadavky, ktoré sa mali preskúmať, zostávajú rovnaké a v tomto

procesе dohľadu sa zrejme objaví rozdelenie medzi zásahy agentúry EASA (v časti pre DO) a NAA (v časti pre PO).

Odpoved': Agentúra súhlasí, že navrhovaná podčasť L neprináša podstatné rozdiely v jednotlivých požiadavkách pre DOA a POA. Možnosť presunu zodpovednosti za POA na agentúru existuje aj v základnom nariadení v článku 20 ods. 2 písm. b) bod ii). Preto sme došli k záveru, že podčasť L neprináša dostatočné výhody a príliš komplikuje predpisy, ako sa uvádza v tejto reakcii. Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L.

(15) UK CAA

Strana 2 článok III odsek 4 a článok IV

Pripomienka: CAA očakáva prijatie časti II dokumentu pripomienok, keď budú k dispozícii komplexnejšie pripomienky ku všetkým návrhom, časti I aj časti II.

Tu sú niektoré príklady potreby pochopiť úplný dokument CRD:

Vyhľadanie na strane 4, že „oznámenie NPA bolo prijaté so zmiešanými pocitmi“ by sa malo dať do súvislosti poskytnutím pripomienok a odpovedí agentúry EASA.

Odpoved': Mnohí pripomienkujúci vyjadrili podobné názory, že návrh bol krokom správnym smerom, domnievajú sa však, že neposkytuje riešenie, ktoré očakávali, podobné systému LSA úradu FAA. Keďže to by si vyžadovalo zmenu základného nariadenia, navrhuje sa druhá fáza s úlohou BR.010.

Odkaz na strane 5 na dereguláciu určitého segmentu ľahkého letectva sa zdá byť odlišný od zásad organizácie ICAO a vydávania medzinárodného osvedčenia o letovej spôsobilosti. Vydávanie osvedčenia o letovej spôsobilosti podľa organizácie ICAO si vyžaduje, aby jednotlivец alebo organizácia prevzali zodpovednosť za produkt alebo časť.

Odpoved': Súlad s ICAO je dôležitý, ale musí byť v rovnováhe so želaním ďalšieho rozvoja všeobecného letectva s primeranou úrovňou bezpečnosti.

Odkaz na strane 5 písmeno a) bod 2 druhá zarážka. Hoci to vyzerá ako prejav úmyslu harmonizovať budúce zmeny základného nariadenia s FAA a Transport Canada, máme pocit, že harmonizácia by sa mala rozšíriť na návrh vypracovať ďalšie normy technických podmienok osvedčovania.

Odpoved': Naším zámerom je harmonizovať postupy a normy vo všetkých možných oblastiach. Príprava harmonizovaných noriem sa môže vyvinúť tak, že vhodnejší bude menší počet noriem.

Strana 5 bod 2 štvrtá zarážka. Prijateľnosť návrhov, že niektoré lietadlá ELA nebudú potrebovať typové osvedčenie pre motor alebo vrtuľu, závisí od veľkosti a druhu povolenej prevádzky. Tieto návrhy môžu byť prijateľné napríklad pre dvojmiestne, doma skonštruované lietadlo, ale nie pre výkonnejšie lietadlo s povolením IMC [ako je Cessna 172 a PA-28 (!80)].

Odpoved': To si bude skutočne vyžadovať preskúmanie v rámci navrhovanej úlohy BR.010.

Strana 6 písmeno b) „Stanovisko k časti 21 a zmeny v porovnaní s NPA“, bod 1

Pripomienka: Pôvodná koncepcia v NPA 2008-07 sa týkala neobchodnej prevádzky. Príklad v druhej vete ukazuje, že táto zásada sa nezachovala v navrhovaných zmenách predložených v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD). Radi by sme v tejto súvislosti našli vysvetlenie.

Odpoved': Kritériá použitia EASA formulára 1 sú sprísnené a v dôsledku toho umožňujú aj obchodné použitie.

Strana 6 písmeno b) bod 2, poznámka pod hlavičkou „CS-VLA“ (druhá zarážka)

Pripomienka: Zaregistrovali sme, že v úlohe v oblasti tvorby predpisov VLA.008 sa bude posudzovať rozšírenie CS-VLA tak, aby sa zahrnuli pravidlá nočného letu za viditeľnosti (VFR) a meteorologické podmienky nočného letu podľa prístrojov (IMC), čo by mohlo mať výrazný vplyv na bezpečnostný záznam pre také lietadlo a vyžaduje si pozorné preskúmanie a harmonizáciu s FAA a Transport Canada.

Odpoď: Súhlasíme, že v rámci tejto úlohy treba preskúmať bezpečnostný vplyv. Dôležitá pri posudzovaní bude harmonizácia s TCCA a FAA a ich skúsenosti.

Strana 7 písmeno b) bod 2, poznámka pod hlavičkou „CS-23“ (tretia zarážka)

Pripomienka: CS-23 ľahké, FAR-23 v pozmeňujúcom a doplňujúcom návrhu č. 7 predstavuje normu, ktorú americká vláda vydala 14. septembra 1969. Vládne zhoda, že podľa tejto normy bolo navrhnutých a vyrobených mnoho lietadiel a niektoré ešte stále využívajú práva starých lietadiel na konštrukčné zmeny navrhnuté podľa týchto starších požiadaviek. Lietadlá s podstatnými zmenami alebo všetky nové lietadlá však už musia byť skonštruované podľa novších noriem. To umožňuje výrobcovi zohľadniť konštrukčné otázky, ktoré dostatočne nepokrývalo staršie vydanie normy FAR-23, ako napríklad tolerancia na únavu materiálu a poškodenie v kompozitných štruktúrach. Normy JAR-23 a CS-23 vychádzajú z normy FAR 23-42 s dátumom 4. februára 1991. Akýkoľvek návrh na vytvorenie normy osvedčenia letovej spôsobilosti, CS-23 ľahké, by mal byť založený na najnovších normách CS-23, ktoré sú jednoznačne vo veľkej miere harmonizované s normou FAR-23.

Odpoď: Letúny projektované a osvedčované podľa normy FAR časť 23 pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 7 neboli spochybnené a predstavujú obrovskú časť dnešnej leteckej flotily. Preto si myslíme, že toto môže byť štandard pre letovú spôsobilosť letúnov podobnej konštrukcie za predpokladu, že v prípade neprimeraných požiadaviek (ako napríklad kompozitná štruktúra) sa základňa pre osvedčovanie zmení a doplní.

Strana 7 písmeno b) bod 2, poznámka pod hlavičkou „CS-22“ (štvrtá zarážka)

Pripomienka: CAA sa domnieva, že v záujme efektívnosti by sa mal akýkoľvek pokus o racionalizáciu konštrukčných noriem CS-VLA a navrhovanej normy CS-23 ľahké ukončiť pred vytváraním nových noriem, ako napríklad CS-23 ľahké. To by malo byť súčasťou harmonizácie s FAA a Transport Canada.

Odpoď: Zavedenie normy CS-23 ľahké, založenej na norme FAR časť 23 pozmeňujúci a doplňujúci návrh č. 7, sa považuje za pragmatický prístup, ktorý by sa v neskoršom štádiu mal prehodnotiť a zrejme zľúčiť, ako je to uvedené v dokumente CRD.

Strana 8 bod 3

Pripomienka: V akom štádiu sa bude vyžadovať zjednodušené schvaľovanie DOA? Bude sa vyžadovať pred vydaním osvedčenia o letovej spôsobilosti alebo letového povolenia?

Odpoď: DOA vôbec nebude požiadavkou. Opísaný scenár ukazuje prípad, keď spoločnosť môže začať bez DOA a v závislosti od objemu činnosti prejde k DOA s cieľom vyššej efektívnosti v súvislosti so zachovaním letovej spôsobilosti.

Strana 10 bod 6 „Oprávnené subjekty“ (druhá zarážka): „žiadateľ by mal byť schopný navrhnuť vybraný oprávnený subjekt na schválenie agentúry“.

Pripomienka: Zaznamenali sme, že správna rada agentúry EASA má ešte len prijať politiku využívania oprávnených subjektov. CAA navrhuje, aby jeden faktor, ktorý sa bude musieť zohľadňovať, bol, či si žiadatelia môžu zvoliť tú najjednoduchšiu cestu k získaniu povolenia a do akej miery by mala agentúra priradovať akreditované oprávnené subjekty na základe geografickej polohy v záujme jazykových a kultúrnych predností. Kritickou otázkou bude aj štandardizácia.

Odpoveď: Politika využívania oprávnených subjektov bude musieť zabezpečiť rovnaké podmienky pre všetkých, ktoré prostredníctvom štandardizácie zabránia využívaniu slabých miest v systéme na získanie osvedčenia.

Strana 11 písmeno b) bod 7

Pripomienka: Revidovaný návrh vyžaduje EASA formulár 1 len pre časti základnej konštrukcie, riadenia lietadla a časti s obmedzenou životnosťou a od vlastníkov lietadiel ELA1 vyhlásenie o zhode schválenej konštrukcie. Každé lietadlo, ktoré je vhodné pre osvedčenie letovej spôsobilosti podľa organizácie ICAO, musí používať časti s EASA formulárom 1, pričom obmedzená výroba je povolená organizáciám s riadnym povolením na údržbu. V súvislosti s vlastníkmi, ktorí vypracovávajú vyhlásenie o zhode, nie je jasné, kto preberá zodpovednosť. Takto upravené lietadlo by malo byť obmedzené letovým povolením a nemalo by sa používať v obchodnej prevádzke.

Odpoveď: V revidovanom návrhu sa zachoval pôvodný návrh pre ELA2 a sprísnil návrh pre ELA1. Vlastník vypracuje vyhlásenie zhody a nesie zodpovednosť za schválenie častí vo svojom lietadle.

Strana 14 písmeno b) bod 10, Harmonizácia s FAA

Pripomienka: CAA súhlasí s tým, že pokiaľ žiadatelia z krajín nespádajúcich pod agentúru EASA nepodniknú mimoriadne opatrenia, nebude možné, aby agentúra EASA vystupovala ako štát, v ktorom bolo vyvinuté lietadlo. To bude platiť osobitne v prípade výrobkov, ktoré sú schválené v USA ako lietadlá LSA podľa ICAO a sú posudzované s cieľom vydať osvedčenia EASA ICAO o letovej spôsobilosti.

Odpoveď: Zaznamenané. Táto otázka si vyžaduje ďalšie posúdenie.

Strana 14 bod 2, posledná veta

Pripomienka: Vyhlásenie, že "Európsky prístup obmedzených typových osvedčení (RTC) alebo typových osvedčení (TC) pre LSA nebráni vývozu európskych LSA do USA, ak nezískali žiadne individuálne osvedčenie letovej spôsobilosti" nie je úplne zrozumiteľné. Potrebné je ďalšie objasnenie.

Odpoveď: Toto vyhlásenie sa spája s pravidlom 8130.2F uvedeným v tomto článku časti I dokumentu CRD. Pretože daný typ lietadla je vhodný na osvedčovanie, alebo dokonca má typové osvedčenie (obmedzené) EASA, bude to predstavovať „podobné osvedčenie v krajine pôvodu“.

Preto bude toto lietadlo vhodné pre osobitné osvedčenie letovej spôsobilosti v kategórii LSA.

(16) Jeden rakúsky člen výboru EASA

Všeobecná pripomienka/Odôvodnenie:

V dôsledku skutočnosti, že nebol zverejnený celý dokument CRD – časť s pripomienkami a odpoveďami agentúry EASA stále chýba (nie je k dispozícii na webovej stránke agentúry EASA) – obdobie na pripomienkovanie považujeme za príliš krátke.

Návrh:

Žiadame predĺžiť obdobie na pripomienkovanie tohto dokumentu CRD na základe skutočnosti, že časť CRD obsahujúca pripomienky zainteresovaných strán, ako aj odpovede agentúry EASA, stále nebola zverejnená.

Odpoveď: Neprijíma sa. Uverejnenie dokumentu CRD v dvoch častiach nie je zvyčajnou praxou agentúry, ale výhodou tohto postupu bolo čiastočné dobehnutie meškania. Veľkú pozornosť sme venovali tomu, aby v časti I dokumentu CRD boli presne zastúpené základné pripomienky a aby bol pripojený návrh stanoviska, ktorý vychádza z nášho rozboru všetkých pripomienok. Časť I je

preto dostatočným základom pre získavanie reakcií na stanovisko a je zrejme ľahším dokumentom na čítanie ako 500 strán časti II dokumentu CRD.

Podčasť B

21A.14

Pripomienka/Odôvodnenie/Návrh:

Definície uvedené v tomto bode by mali byť v súlade s definíciami, ktoré sa uplatňujú vo všetkých ostatných príslušných častiach vykonávacích pravidiel.

Definícia ELA1 v časti M by mala byť v súlade s definíciou v časti 21.

Odpoď: *Návrh zmeny a doplnenia časti M je uvedený v tomto stanovisku.*

(c) 7. Piestový motor

Pripomienka: Je možné uplatniť postup osvedčovania ELA na všetky druhy piestových motorov, aj keď sa nepoužívajú pre výrobky podľa bodu 21A.14 písm. c), dokonca aj na veľmi zložitú motory so systémom FADEC a s turbopreplňovaním?

Odpoď: *Prijíma sa. Bod 21A.14 písm. c) bol opravený tak, aby povolil iba motory a vrtule inštalované na lietadlách uvedených v bode 21A.14 písm. c).*

21A.47

Malo by sa vysvetliť, či je možný prenos typového osvedčenia pre lietadlo, v prípade ktorého agentúra schválila program osvedčovania, keď nie sú splnené kvalifikačné požiadavky na spôsobilosť podľa bodu 21A.14 a nový držiteľ TC nie je držiteľom AP na DOA alebo držiteľom DOA (pozri aj bod 21A.116).

Odpoď: *Keď agentúra schváli program osvedčovania, sú splnené kvalifikačné požiadavky na oprávnenosť. Rieši to zmena bodu 21A.14.*

Prenos bude, samozrejme, možný, iba ak fyzická alebo právnická osoba spĺňa požiadavky, uvedené v navrhovanej zmene bodu 21A.47 (pozri dokument CRD 2008-06).

Podčasť D

21A.98 písm. a)

Pripomienka/Odôvodnenie:

Tento bod nie je celkom jasný. Uplatniteľnosť – ako sa uvádza – je zavádzajúca a môže viesť k odlišným interpretáciám. Čítanie tohto bodu v spojení s bodom 21A.14 môže zmiast' žiadateľov.

Návrh:

Navrhujeme v bode o uplatniteľnosti použiť zarážky.

Odpoď: *Čiastočne prijaté. Bod bol prepísaný s cieľom zlepšiť jeho zrozumiteľnosť.*

Podčasť D

21A.98 písm. b) a písm. c)

Pripomienka

Chceli by sme vo všeobecnosti pripomenúť, že použitie technických podmienok osvedčovania na všeobecné schvaľovanie, ako je uvedené v tomto bode, nie je v súlade so základným nariadením č. 216/2010 a prekračuje hranice zodpovednosti agentúry EASA.

Odpoď: Navrhované technické podmienky osvedčovania (CS) pre štandardné opravy budú obsahovať aj osobitné opravy alebo úpravy, a nie všeobecné schvaľovanie. Za prípravu technických podmienok osvedčovania a prijateľných prostriedkov preukázania zhody, ktoré sa použijú pri osvedčovaní, zodpovedá agentúra EASA (článok 19 základného nariadenia). Preto budú na osvedčovanie štandardných zmien vypracované nové CS.

Podčasť L

Pripomienka/Odôvodnenie:

Túto podčasť nepodporujeme, pretože vytvára väčšie byrokratické zaťaženie pre leteckú komunitu, ktorej sú určené tieto požiadavky.

Podčasť L bude pozostávať iba z rozsahu platnosti, oprávnenosti, použitia, vydania povolenia a prenosu povolenia.

Táto podčasť nebude obsahovať podrobné požiadavky na schvaľovanie DOA a POA. Bude obsahovať iba odkaz na podčasť F, G alebo J.

Schvaľovanie nebude odlišné od tejto podčasti a možné budú aj menej komplexné schvaľovania organizácií podľa podčasti F pre výrobu a alternatívne postupy schvaľovanie DOA. Uvedú sa iba menej obmedzujúce požiadavky, než sú tie v podčasti F, G alebo J.

Odpoď: Agentúra súhlasí, že navrhovaná podčasť L neprináša podstatné rozdiely v jednotlivých požiadavkách pre DOA a POA. Možnosť presunu zodpovednosti za POA na agentúru existuje aj v základnom nariadení v článku 20 ods. 2 písm. b) bod ii). Preto sme došli k záveru, že podčasť L neprináša dostatočné výhody a príliš komplikuje predpisy, ako sa uvádza v tejto reakcii. Agentúra sa rozhodla vypustiť návrh podčasti L.

21A.436 Štandardné opravy

Uplatniteľnosť: Pozri pripomienku k bodu 21a.98

Odpoď: Čiastočne prijaté. Bod bol prepísaný s cieľom zlepšiť jeho zrozumiteľnosť.

CS-23 ľahké:

Pripomienka: malo by sa vysvetliť, či navrhovaná uplatniteľnosť a technický obsah sú v súlade s prílohou 8 k dohovoru ICAO.

Odpoď: Norma CS-23 ľahké bude v súlade s prílohou 8 k dohovoru ICAO.