



YTTRANDE nr 01/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 18 mars 2011

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

OCH

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

"ELA-förfarandet" samt "standardändringar och standardreparationer"

Sammanfattning

Detta yttrande påverkar i första hand allmänflyget och behandlar följande:

Ett förenklat och mer proportionellt certifieringsförfarande för ELA-luftfartyg (European Light Aircraft) införs. Den som ansöker om typcertifikat för ELA1-luftfartyg (dvs. flygplan under 1 200 kg) kan använda sig av ett certifieringsprogram för att visa dess konstruktionsförmåga. Detta innebär att mindre företag slipper genomföra det betungande och tidsödande administrativa förfarandet för att få ett godkännande av konstruktionsorganisation (DOA) samtidigt med certifieringsförfarandet. Denna förändring kommer att gynna dem som ansöker om ett typcertifikat för ELA1-luftfartyg för första gången.

Konceptet "standardändringar" och "standardreparationer" införs. Detta nya koncept innebär att det inte längre är nödvändigt att gå igenom förfarandet för konstruktionsgodkännande när det gäller ändringar och reparationer som anses vara standard. En förteckning över standardändringar och standardreparationer kommer att införas i en ny certifierings-specifikation (CS). Med detta nya koncept kommer den administrativa bördan att minska samtidigt som en hög säkerhetsnivå upprätthålls. Den här regeln kommer att gynna alla mindre luftfartygs ägare/operatörer.

Enligt nuvarande bestämmelser krävs det en EASA blankett 1 för att få installera reservdelar i ett luftfartyg. Men vissa delar och anordningar till ELA-luftfartyg tillverkas utan att regleras av flygindustrin. Dessa oreglerade tillverkare kan inte godkänna dessa delar med en EASA blankett 1. För nya luftfartyg är detta inget problem eftersom delarnas godtagbarhet i så fall täcks genom luftfartygstillverkarens godkända tillverkningsorganisation. Men reservdelar får man normalt direkt från källan. För att uppfylla kravet på en EASA blankett 1 måste dessa delar emellertid godkännas via godkända tillverkningsorganisationer när det inte direkt framgår vilket mervärde de har. Genom detta yttrande blir det möjligt för ägare till ELA-luftfartyg att godkänna att vissa delar som inte är säkerhetskritiska installeras utan en EASA blankett 1. Syftet med denna ändring är att minska den administrativa bördan till en nivå som står i proportion till säkerhetsriskerna.

Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar bilagan till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003¹ (nedan kallad *Del-21*) och framför allt att införa ett förenklat och mer proportionellt certifieringsförfarande för ELA-luftfartyg (European Light Aircraft). För att upprätthålla överensstämmelsen med Del-21 föreslås det också att kommissionen ändrar sin förordning (EG) nr 2042/2003² och bilagorna Del-M och Del-145.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*)³, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008⁴ (nedan kallad *grundförordningen*).

II. Samråd

3. Under de senaste åren har det "traditionella" fritidsflyget och utvecklingen av det ultralätta flyget gått tillbaka i Europa. Feedback från branschen och operatörerna har gett indikationer om att regelverket för fritidsluftfartyg efterhand har blivit alltför betungande för den typ av verksamhet det gäller och utgör ett betungande regelverk för konstruktörer och tillverkare av dessa typer.
4. Byrån upprättade regleringsuppgiften MDM.032 för att behandla dessa frågor. Eftersom det var en omfattande uppgift utfärdade byrån 2006 ett förberedande meddelande om föreslagen ändring (NPA) för att diskutera ett koncept för bättre reglering för allmänflyget. MDM.032-gruppen använde sig sedan av feedbacken från denna förberedande NPA för att utveckla ett koncept för bättre reglering av allmänflyget. Här behandlades inledande och fortsatt luftvärdighet samt drift och licensiering för allmänflyget.
5. Byrån beaktade också den amerikanska luftfartsmyndigheten FAA:s införande av en LSA-regel (Light Sport Aircraft, lätt sportflyg), vilket visade att harmoniseringen mellan byrån och FAA hade minskat i fråga om regleringen av fritidsflyg. Majoriteten av de LSA-typer som finns i USA är av europeiskt ursprung, men kan inte operera lagligt i EU om de inte har en startvikt under 450 kg (och följaktligen omfattas av bilaga II till grundförordningen) eller är certifierad enligt CS-VLA (Very Light Aeroplane) eller högre regler.
6. Som en underkategori till konceptet för bättre reglering av allmänflyget diskuterade MDM.032-gruppen flera alternativ för inledande luftvärdighet. Med offentliggörandet av NPA 2008-07 den 18 april 2008 kom gruppen med följande förslag beträffande inledande luftvärdighet:

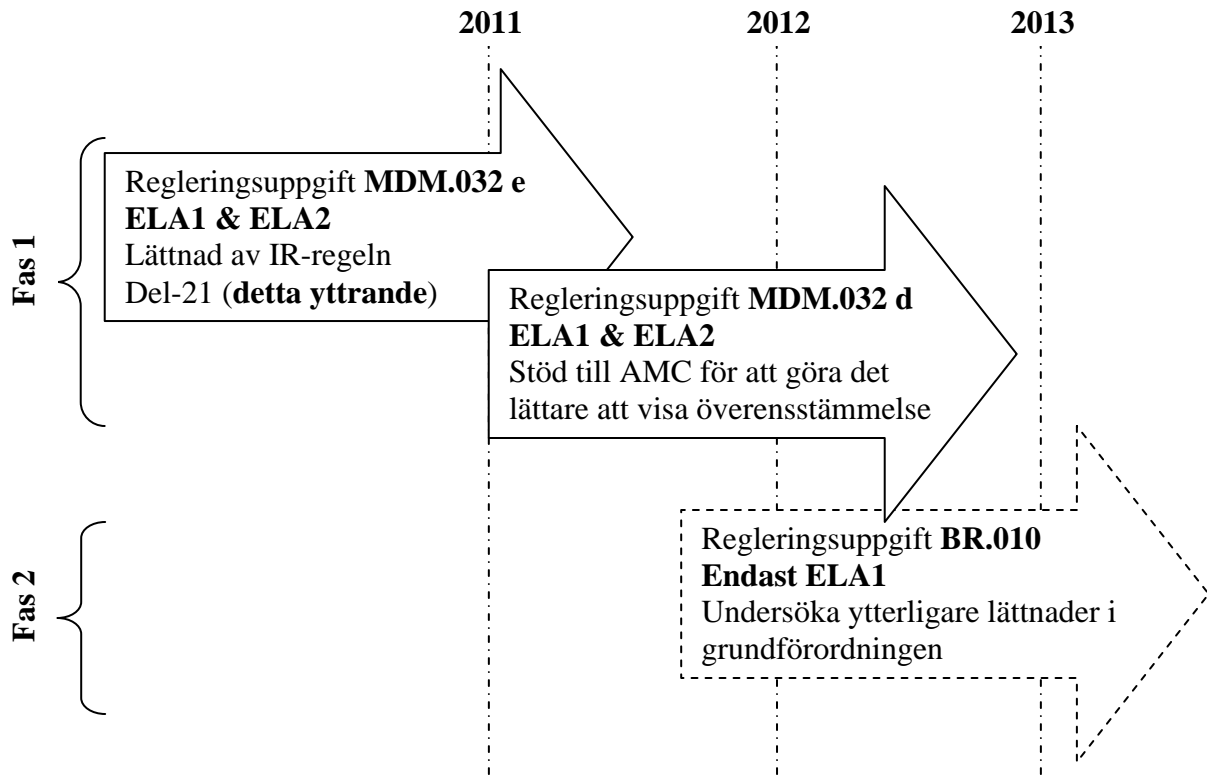
¹ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009 (EUT L 321, 6.12.2009, s. 5).

² Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 962/2010 av den 27 oktober 2010 (EUT L 281, 27.10.2010, s. 78).

³ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar. EASA MB 08-2007, 11.6.2007 ("regleringsförfarandet").

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1). Förordningen senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

- Tillämpningsområdet för (framför allt ultralätta) luftfartyg enligt bilaga II i kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 (nedan kallad *Del-21*) ska inte ändras och dessa luftfartyg ska hållas utanför denna förordnings tillämpningsområde.
 - Ett enklare regelverk ska upprättas på basis av ett nytt förfarande för ELA-luftfartyg (European Light Aircraft) och ett koncept för standardändringar och standardreparationer införs.
 - Det enklare regelverket för ELA ska delas in i två olika förfaranden:
 - o ELA1 för flygplan, segelflygplan eller motordrivna segelflygplan som inte är klassificerade som komplexa motordrivna luftfartyg upp till en maximal startvikt på **1 200 kg**.
 - o ELA2 för flygplan, segelflygplan eller motordrivna segelflygplan som inte är klassificerade som komplexa motordrivna luftfartyg upp till en maximal startvikt på **2 000 kg**.
7. Det nya föreslagna förfarandet i NPA 2008-07 för ELA var ett betydligt enklare förfarande för reglering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar. Tanken var att fortsätta utfärda typcertifikat för denna typ samt luftvärdighetsbevis för enskilda luftfartyg. Detta förutsätter att det nya förfarandet skulle vara i linje med de befintliga principerna för Del-21.
8. Vid slutdatumet, som var den 18 juli 2008, hade byrån fått in 843 synpunkter från 79 nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer och privata företag.
9. Många synpunktslämnare ansåg att NPA:n inte uppnådde det de var ute efter, nämligen en certifiering som var jämförbar med den i USA (Light Sport Aircraft-regeln), som inte omfattar några organisationsgodkännanden och där FAA inte är involverad i någon större omfattning. Dessa synpunkter kom emellertid i första hand från aktörer inom tillämpningsområdet för ELA1-förfarandet.
10. Byrån föreslog därför en viktig strategisk ändring av förslagen i förteckningen med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) till NPA 2008-07. En parallell regleringsfas 2 föreslogs, medan en ytterligare lättnad av regelverket för kategorin av ELA1-luftfartyg undersöks inom ramen för regleringsuppgiften BR.010, som ligger närmare FAA LSA-reglerna. Samtidigt skulle man gå vidare med förslagen i NPA 2008-07 för såväl ELA1 som ELA2 i syfte att så snart som möjligt införa en förenkling av det befintliga certifieringsförfarandet inom Del-21.



11. Byrån beslutade att dela upp offentliggörandet av denna CRD till NPA 2008-07 i syfte att tydligare informera om denna tvåfasstrategi och ge en omfattande sammanfattning av diskussioner, slutsatser och resulterande textförslag med ändringar i Del-21 för att förenkla det nuvarande certifieringsförfarandet. Denna uppdelning resulterade i negativa reaktioner, som också tas upp i tillägget till detta yttrande, men anses också ha förbättrat samrådet om denna strategi och samtidigt ha lett till en snabbare process för de ändringar som föreslagits i detta yttrande till Del-21.
12. En separat Del II för denna CRD till NPA 2008-07 offentliggjordes den 25 november 2010. Här återfinns alla 843 synpunkter, svar och den resulterande texten till de föreslagna nya certifieringsspecifikationerna för flygplan som omfattas av tillämpningsområdet för ELA1 upp till 600 kg (CS-LSA). Denna nya CS-LSA beräknas bli offentliggjord i början av 2011 och bygger på branschstandarder som även har använts i FAA LSA-reglerna.
13. Inför den fas 2 (uppgift BR.010) som byrån har föreslagit har det genomförts en studie av befintliga nationella regleringssystem för ultralätta luftfartyg i ett antal medlemsstater samt säkerhetsrelaterade data. Syftet är att se om man kan dra några lärdomar av dessa regleringssystem för luftfartygskategorier som ligger i närheten av ELA1-flygplan. Resultaten från denna studie kommer att utnyttjas för att undersöka möjligheterna i uppgift BR.010.
14. Den väg som byrån har valt för den fortsatta ändringen av Del-21 enligt förslagen i detta yttrande har följande för- och nackdelar:
 - Det nuvarande certifieringsförfarandet förenklas för samtliga luftfartyg i tillämpningsområdet för ELA1 och ELA2 samtidigt som man bibehåller typcertifikatet eller det begränsade typcertifikatet.
 - Med detta regleringsförfarande blir ändringar tillgängliga så snart som möjligt.

- Begreppet "standardändringar" och "standardreparationer" införs för
 - a. ELA1- och ELA2-luftfartyg,
 - b. Flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på 5 700 kg eller mindre och
 - c. Rotorluftfartyg på 3 175 kg MTOM eller mindre.
 - Förslaget anses inte vara någon optimal lösning för ELA1 och det krävs ytterligare tid för att utarbeta ett nytt förslag.
 - "Avgiftsförordningen" som kommissionen har antagit är fortfarande tillämplig, även om aktörerna anser att den utgör ett stort hinder för certifiering av nya luftfartyg eller för certifiering av ändringar eller reparationer på befintliga luftfartyg. Det föreslogs att man skulle använda en finansiering som byggde på att en mindre avgift togs ut på flygbiljetter – på samma sätt som i USA. Ett sådant system ger en säker finansiering av EASA-systemet utan att det leder till någon större höjning av flygbiljettpriset.
15. Reaktionerna på CRD 2008-07 Del I återfinns i tillägget till detta yttrande och omfattar – av praktiska skäl – en översättning eller en omfattande sammanfattning av vissa reaktioner. Sammanlagt har sju organisationer från ELA1-sektorn inom allmänflyget, sex europeiska myndigheter, FAA och två enskilda personer inkommit med feedback.
16. Det är framför allt aktörerna med verksamhet inom ELA1-kategorin som uttrycker sin besvikelse över det nuvarande förslaget. Enligt deras mening kommer det inte att leda till den önskade lättnaden för deras grupp och det har dessutom tagit för lång tid att få till stånd den här förändringen. Redan i CRD påpekade byrån att det är uppenbart att de föreslagna ändringarna inom Del-21 inte kommer att utgöra någon slutlig lösning. Man föreslår därför en uppföljning för att se över olika alternativ där det skulle behöva genomföras ändringar i grundförordningen. Detta är emellertid något som övervägs separat från förslaget i detta yttrande.
17. Reaktionerna på CRD Del I tyder på att det kombinerade konstruktions- och tillverkningsgodkännandet som föreslås i ett nytt kapitel L till Del-21 inte anses ge de fördelar som branschen hade hoppats på. Det föreslagna kapitlet L anses vara alltför komplicerat. På lång sikt skulle detta kunna leda till inkonsekvenser med de befintliga kapitlen i Del-21 för DOA (godkännande av konstruktionsorganisation) och POA (godkännande av tillverkningsorganisation). Det anses också bidra till ökad byråkrati. Byrån har beaktat dessa reaktioner och kommit fram till att det nya kapitlet L, som endast är tillämpligt på luftfartyg som uppfyller kriterierna för ELA1 och ELA2, har gjort Del-21 onödigt komplicerat med få eller inga fördelar för organisationerna. Det är också tydligt att förslaget om kombinerat konstruktions- och tillverkningsgodkännande var avhängigt av en medlemsstats tillämpning av artikel 20.2 b ii i grundförordningen. Endast om en medlemsstat har begärt att byrån skulle ta ansvar för ett specifikt godkännande av en tillverkningsorganisation i den medlemsstaten, skulle ett kombinerat godkännande kunna utfärdas. Med artikel 20.2 b ii i grundförordningen är ett kombinerat konstruktions- och tillverkningsgodkännande faktiskt redan möjligt inom ramen för de nuvarande tillämpningsföreskrifterna. När en medlemsstat har samtyckt till att använda denna bestämmelse kombinerar byrån tillsynen av POA och DOA och utfärdar slutligen ett kombinerat godkännande. På grund av detta har kapitel L dragits tillbaka.

III. Innehållet i byråns yttrande

18. I detta yttrande har största möjliga hänsyn tagits till de förslag som har lämnats av de aktörer och myndigheter som har deltagit i samrådet och reagerat på CRD Del I till NPA 2008-07. Ändringsförslag som avser den föreslagna ändringen av förordning (EG)

nr 1702/2003 och bilaga I (Del-21) från CRD 2008-07 Del I presenteras nedan för varje punkt i tillämpliga fall. Redaktionella ändringar anges inte uttryckligen.

19. **1702/2003**

En definition av ELA1 och ELA2 införs i artikel 1 för att göra kraven i Del-21 mer lättlästa.

20. **Del-21**

21A.14 Visande av förmåga

Den resulterande texten till Del-21 i CRD 2008-07 Del I innebar att 21A.14 c felaktigt ändrades på ett liknande sätt som 21A.14 b i fråga om motorer och propellrar. Enligt denna punkt ska certifieringsprogrammet endast gälla för motorer och propellrar installerade i de luftfartyg som anges under denna punkt. Punkterna 21A.14 b och 21A.14 c korrigeras och förenklas med hjälp av definitionen av ELA1 och ELA2 i artikel 1.

21A.35 Flygprov

ELA1- och ELA2-luftfartyg införs under punkt b i överensstämmelse med den resulterande texten i CRD 2008-07 Del-I.

21A.90A Tillämpningsområde

Denna punkt omnumreras och tillämpningsområdet för detta kapitel har utökats med standardändringar.

21A.90B Standardändringar

Detta krav omarbetas och omnumreras (se 21A.98 i CRD 2008-07 Del I) för att klart skilja godkännandeförfarandet för förändringar från standardändringar där det inte krävs något godkännandeförfarande. Texten förenklas också med hjälp av definitionerna av ELA1 och ELA2 i artikel 1.

21A.112B Visande av förmåga

En hänvisning till den nya punkten 21A.14 c införs i överensstämmelse med den resulterande texten i CRD 2008-07 Del I.

21A.116 Överlåtelse

Kravet har ändrats med avseende på ELA1-luftfartyg i överensstämmelse med den resulterande texten i CRD 2008-07 Del I.

21A.307 Godkännande av delar och anordningar för installation

Den resulterande texten i CRD 2008-07 Del I innehöll felaktigt en punkt c som redan har täckts genom punkt b. Denna punkt tas därför bort.

Kravet omarbetas med hjälp av definitionerna av ELA1 och ELA2 i artikel 1. Här införs också ett specifikt identifikationskrav för delar som har tillverkats under ägarens ansvar.

KAPITEL L — Kombinerat godkännande av organisationer med konstruktions- och tillverkningsansvar enligt definitionen i punkt 21A.14 b och 21A.14 c

Förslaget till detta nya kapitel har dragits tillbaka.

21A.431A Tillämpningsområde

Denna punkt var oförändrad i CRD 2008-07, men är nu omnumrerad och tillämpningsområdet för detta kapitel har utökats med standardreparationer.

21A.431B Standardreparationer

Detta krav har omarbetats och omnumrerats (se 21A.436 i CRD 2008-07 Del I) för att klart skilja godkännandeförfarandet för reparationer från standardreparationer där det inte krävs

något godkännandeförfarande. Texten förenklas också med hjälp av definitionen av ELA1 och ELA2 i artikel 1.

21A.432B Visande av förmåga

Kravet har ändrats för att införa möjligheten att använda ett certifieringsprogram för visande av förmåga när det gäller ELA1-luftfartyg i överensstämmelse med den resulterande texten i CRD 2008-07 Del I.

21A.439 Tillverkning av reparationsdelar

Detta krav ändrades till att börja med för att omfatta det nya kapitlet L. Detta har dragits tillbaka och därför är det inga ändringar i denna punkt.

21A.441 Införlivande av reparation

Detta krav ändrades till att börja med för att omfatta det nya kapitlet L. Detta har dragits tillbaka. Lydelsen "godkända underhållsorganisationer" ersätts med en hänvisning till Del-M och Del-145 för att avlägsna oavsiktliga begränsningar av Del-M och Del-145.

KAPITEL P och KAPITEL Q

De ändringar som har föreslagits i punkterna i dessa kapitel har dragits tillbaka i och med tillbakadragandet av kapitel L.

AVSNITT B

De ändringar som har föreslagits i punkterna i dessa kapitel har dragits tillbaka i och med tillbakadragandet av kapitel L.

21. Efter den ändring av M.A.501 a som införlivats i förordning (EG) nr 1056/2008 föreslås ändringar i kommissionens förordning (EG) nr **2042/2003** för att uppnå överensstämmelse med förordning nr 1702/2003. Genom dessa ändringar beaktas den nya definitionen av ELA1, den nya kategorin av delar i 21A.307 b samt införandet av standardändringar och standardreparationer.

Artikel 2 k ändras för att definitionen av ELA1 ska vara i linje med den nya definition som föreslås till förordning nr 1702/2003 i detta yttrande. Dessa ändringar kommer att innebära att de möjligheter som Del-21 nu ger kan utnyttjas fullt ut.

22. Del-M

M.A.302 Underhållsprogram för luftfartyg

Punkt d ändras för att se till att de instruktioner för fortsatt luftvärdighet som ingår i certifieringsspecifikationerna för standardändringar och standardreparationer beaktas i underhållsprogrammet.

M.A.304 Data för modifieringar och reparationer

Denna punkt ändras så att den omfattar de certifieringsspecifikationer som ska utfärdas av byrån för standardändringar och standardreparationer.

M.A. 502 Komponentunderhåll

Denna punkt ändras för att fastställa under vilka villkor som komponenterna enligt 21A.307 b ska underhållas samt klargöra att dessa komponenter inte berättigar till utfärdande av en EASA blankett 1 efter underhållet.

M.A. 613 Underhållsintyg för komponent

Denna punkt ändras för att klargöra att de komponenter som anges i 21A.307 b inte berättigar till utfärdande av en EASA blankett 1 efter underhållet.

M.A.614 Underhållsdokumentation

Punkt b ändras för att den ska överensstämma med data som använts för standardändringar och standardreparationer som inte följer godkännandeförfarandet i Del-21.

M.A.710 Granskning av luftvärdighet

Lydelsen i punkt a 6 ändras för att säkerställa överensstämmelse med konceptet standardändringar och standardreparationer.

M.A.802 Underhållsintyg för komponent

Denna punkt ändras för att klargöra att de komponenter som anges i 21A.307 b inte berättigar till utfärdande av en EASA blankett 1 efter underhållet.

M.A.902 Giltighet hos granskningsbeviset avseende luftvärdighet

Lydelsen i punkt b 5 ändras för att säkerställa överensstämmelse med konceptet standardändringar och standardreparationer.

23. Del-145

145.A.42 Godkännande av komponenter

Punkt a ändras för att omfatta de komponenter som avses i 21A.307 c samt villkoren då dessa komponenter får installeras.

145.A.50 Certifiering av underhåll

Denna punkt ändras för att klargöra att de komponenter som anges i 21A.307 b inte berättigar till utfärdande av en EASA blankett 1 efter underhållet.

145.A.55 Dokumentation av underhåll

Punkt b ändras för att den ska överensstämma med data som använts för standardändringar och standardreparationer.

145.A.65 Säkerhets- och kvalitetspolicy, underhållsförfaranden och kvalitetssystem

Lydelsen i punkt b ändras för att säkerställa överensstämmelse med konceptet standardändringar och standardreparationer.

Köln den 18 mars 2011

P. GOUDOU
Verkställande direktör

BILAGA: Reaktionen på CRD 2008-07

1) En enskild person har lämnat följande synpunkter:

- Det är beklagligt att det ursprungliga "konceptet för bättre reglering" har lett till enbart justeringar av de nuvarande Del-21-reglerna. Dessa förslag har sina förtjänster, men kommer inte att rädda allmänflyget. Det konstateras att ett mindre byråkratiskt nationellt system som "deutsche Luftrecht" eller en utvidgning av bilaga II till en startvikt på 2 000 kg MTOW skulle ha varit en bättre reglering för allmänflyget.

Svar: Byrån påpekade i CRD att det är uppenbart att de föreslagna ändringarna inom Del-21 inte kommer att utgöra någon slutlig lösning. Därför kommer en uppföljning att inledas för att se över olika alternativ där det skulle behöva genomföras ändringar i grundförordningen. Dessa ändringar skulle kunna utformas i den riktning som anges i reaktionen. En förändring på grundförordningsnivå kommer sannolikt att ta lite tid.

- Det nuvarande konceptet med separata regler för konstruktion, tillverkning, certifikat, underhåll och drift anses inte lämpligt för allmänflyget. Detta gör reglerna obegripliga och alldeles för svårhanterliga för de personer och organisationer som är involverade i allmänflyget. Varför är det inte möjligt att utarbeta särskilda regler för allmänflyget när man kan införa nya tekniska standarder för särskilda viktklasser?

Svar: Konsekvensen av den föreslagna ändringen inom den nuvarande grundförordningen är att principerna inte kan ändras. Därför kvarstår de separata reglerna för konstruktion och tillverkning.

- **Avgifterna** ska fortfarande tillämpas och är för höga för allmänflygets organisationer. Det föreslås att man använder en finansiering som bygger på att en mindre avgift tas ut på flygbiljetter — på samma sätt som i USA. Ett sådant system ger en säker finansiering av EASA-systemet utan att det leder till någon större höjning av flygbiljettpiset.

Svar: Byrån kommer att lämna förslaget till kommissionen för övervägande.

- **Visande av förmåga för konstruktion.** Införandet av "certifieringsprogrammet" anses vara en förbättring, förutsatt att det hålls på en minimal nivå. AP-DOA var också inledningsvis ett system med förhållandevis lite byråkrati, men genomförs ibland på ett sådant sätt att det inte är lämpligt för mindre projekt. Det föreslås också att man skapar ett "konstruktionsgodkännande" för en enskild person i stället för en konstruktionsorganisation.

Svar: Byrån är medveten om att det nuvarande genomförandet av kraven på en konstruktionsorganisation skulle kunna vara för krävande för en GA-organisation. I CRD 2008-07 föreslår byrån därför att de godtagbara sätten att uppfylla kraven (AMC) när det gäller godkännande för en konstruktionsorganisation skulle göra det lättare att visa överensstämmelse. Fördelen skulle vara att den godkända konstruktionsorganisationen skulle få fullständiga rättigheter. Förslaget om "konstruktionsgodkännande" för en enskild person har inte övervägts i det här skedet eftersom EASA-strategin bygger på organisationsgodkännanden.

- **Delar som inte behöver en EASA blankett 1.** Detta anses vara ett steg i rätt riktning.

Fråga: Varför krävs det ett godkännande för installation av godkänd utrustning när det även omfattar installationsinstruktioner? Förfarandet och kostnaderna för installationsgodkännande förhindrar införandet av modern utrustning som FLARM, som skulle kunna förbättra säkerheten. Hur många olyckor har i dag tekniska orsaker?

Svar: Byrån tackar synpunktslämnaren för hans stöd till förslaget. Den stöder att installation av "standardändringar" borde vara lättare för allmänflyget. Det är anledningen till att den ingår i det

här förslaget (se nästa punkt). Byrån instämmer i att majoriteten av allmänflygets olyckor har driftmässiga orsaker.

- **Standardändringar och reparationer.** I princip stöds denna utveckling. Men sättet det görs på förefaller resultera i en byråkratisk lösning. FAA AC 43-13 är ett pragmatiskt dokument och behovet av en ny CS stöds inte.

Svar: Byrån föreslår att det införs en ny CS som täcker standardändringar och standardreparationer med ett innehåll som bygger på data från FAA AC 43-13. Den har emellertid inte samma rättsliga status som FAA:s Advisory Circular eftersom CS kommer att innehålla detaljerade reparationer och ändringar som inte kräver något godkännandeförfarande. Förfarandet för att utarbeta och utfärda denna CS kan förefalla byråkratiskt, men gör att byrån kan offentliggöra godkända konstruktioner som ligger inom byråns behörighet och att dessa kan genomföras utan att det krävs något godkännande för varje enskild standardreparation eller standardändring.

2) British Gliding Association och European Gliding Union kom med identiska reaktioner:

Standardändringar och reparationer. Även när Del-21 har ändrats för lätt sportflyg tillämpas den förenklade rättssynen att VARJE ändring som införlivas på ett luftfartyg, hur liten den än är, har en inverkan på den typcertifieringsgrund som luftfartygets luftvärdighet baseras på. Hela processen, inklusive godkännande för en konstruktionsorganisation, tillämpas när det gäller införlivandet av sportutrustning, vilket är kostsamt och olämpligt när man tänker på vilka konsekvenser det får för den absolut lägsta säkerheten. Den åtgärd som föreslås i NPA genom den ändrade CS – standardreparationer och standardändringar – är väldigt bra, men även andra åtgärder skulle kunna övervägas i samband med detta, t.ex.:

- o En omdefinition inom ELA som innebär att en fastställd begränsad kategori av ändringar kan genomföras enligt ägarens, den underhållsansvariges, den lokala organisationens eller de nationella luftfartsmyndigheternas godtycke.
- o Större frihet inom Del-21 – framför allt genom AMC-vägledning.
- o Ytterligare vägledning som är lämpligare för de nationella luftfartsmyndigheterna via MB-regler i Del-21.
- o Ett minimalalternativ för en ny ackreditering i fråga om godkännande för en konstruktionsorganisation i syfte att införliva dessa ändringar på ett ekonomiskt och proportionellt sätt.
- o Ett erkännande av att denna aktivitet i själva verket passar bättre under "Fortsatt luftvärdighet" under Del-M och att rättigheterna för en lämplig Del-M-organisation kunde anses vara acceptabel i dessa fall.
- o Antagande "i klump" av befintligt vägledande material i den nya CS – standardreparationer och standardändringar.

De främsta farhågorna gäller fortfarande de lägsta ändringsnivåer som föranleder ändringsåtgärder. För närvarande krävs det en mindre ändring redan när ett instrument får en annan placering på panelen. Den nuvarande definitionen av den nivå där en "reviderad installation" berättigar till "mindre" ändringsstatus är något som behöver diskuteras.

Svar: Byrån erkänner att den föreslagna ändringen av Del-21 samt införandet av en ny CS för standardändringar och standardreparationer har sina begränsningar eftersom den fortfarande följer principen om godkännande för samtliga ändringar. Detta beror emellertid på den nuvarande grundförordningen. Det föreslås att de möjligheter som anges i synpunktslämnarens förslag ska undersökas inom ramen för fas 2 för "en bättre reglering för allmänflyget" genom uppgift BR.010.

Den föreslagna ändringen av Del-21 samt införandet av standardändringar och standardreparationer är å andra sidan ett verktyg som anses stödja ett gemensamt och standardiserat införande av ändringar genom ett mindre betungande förfarande för de ändringar som kräver godkännande.

Visande av förmåga för godkännande (DOA, POA och DOA/POA). Den lagstadgade kategoriindelningen för konstruktion, inledande luftvärdighet, fortsatt luftvärdighet, reparation och underhåll har lett till en rad olika godkännanden som visserligen är lämpliga för större luftfartyg och företag, men helt olämpliga för organisationer, små och medelstora företag samt "hemindustrier" inom sport-/allmänflyget. I NPA föreslås följande åtgärder som inte tillgodoser det grundläggande behovet av förenkling utan i stället följer flera olika riktlinjer.

Anpassat certifieringsprogram – Detta förefaller ge konstruktörerna möjlighet att konstruera först för att sedan förhoppningsvis få ett efterhandsgodkännande så snart en adekvat framstegs- och förtroendenivå har uppnåtts. Det enda som denna flexibilitet verkar ändra är i vilken ordning som ansökningarna ska göras för ett godkännande, men det påverkar inte den övergripande arbetsbördan. Det är beklagligt att det "alternativa konceptet" inte har bibehållits för ändringar i typcertifikatet.

Visande av förmåga för tillverkning. CRD innehåller allmänna fraser om att förfarandet har "förenklats" utan att några specifika förenklingar anges.

Svar: Det har inte gjorts några förenklingar av regeln för POA, men byrån kommer att utarbeta godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) för att lättare visa överensstämmelsen för ELA1 och ELA2.

Kombinerad DOA/POA. Av alla de åtgärder som gäller "visande av förmåga" är denna den mest lovande. Men värdet av den skulle lätt kunna gå förlorad mellan EASA och en luftfartsmyndighet som inte är samarbetsvillig. Vilka roller ska de nationella luftfartsmyndigheterna och EASA spela i den "förenklade" processen?

Det kan konstateras att många europeiska segelflygplansföretag som tidigare var ackrediterade med fullständiga nationella godkännanden sedan inte har lyckats bli godkända enligt Del-21, antagligen till följd av komplexitets- och kostnadsnivån i Del-21-systemet. Kan man förvänta sig att ett eller flera av ovannämnda alternativ skulle göra att de kunde "ta snabbspåret" till ett godkännande? Sett ur den här sportflygsorganisationens perspektiv anser vi att det kombinerade DOA/POA-förfarandet är det mest sannolika alternativet.

Svar: Tanken bakom certifieringsprogrammet är att tillåta typcertifiering utan att det krävs någon DOA eller AP-DOA för ELA1. Det har kunnat konstateras att detta enbart kommer att förenkla den inledande typcertifieringen till att börja med och inte ger DOA de rättigheter som skulle minska bördan för ett kontinuerligt stöd av TC. Därför utarbetas förenklade AMC för att erhålla DOA.

Synpunkt: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

Delar utan blankett 1. Förslaget i CRD:n om ett minskat tillämpningsområde för delar som inte kräver någon EASA blankett 1 för att godkännas är inte tillräckligt underbyggt. Det angivna behovet av att utarbeta en reglering som är gemensam med det kommersiella flyget är varken logiskt eller rimligt.

Att lämpliga reservdelar till skrovet samt lokala bärande konstruktioner görs av råmaterial med rätt ursprung kontrolleras också mer än väl av luftfartygets underhållspersonal som är behörig

enligt Del-M samt av CA-ansvariga tjänstemän. Lämplig registerföring i arbetsblad och underhållsloggar, ursprung för utrustning som ska uppfylla kraven för kommersiell verksamhet samt tillverkning av mindre skrovdelar i enlighet med tillverkarnas rekommendationer anges redan i Del-M och är helt adekvat för behoven inom denna sektor eller i sällsynta fall för att ett luftfartyg ska återgå till kommersiell trafik.

Att det upprättas en regel som är proportionell för sport-/allmänflyget är helt avhängigt av ett detaljerat genomförande av detta vägledande material samt tillämpningsområdet för dessa friheter.

Svar: Förslaget om delar för vilka det inte krävs någon EASA blankett 1 omfattar mer än tillämpningsområdet för delar som tillverkas för underhåll. Det omfattar samtliga delar med undantag för delar och anordningar med begränsad livslängd, delar som hör till primärkonstruktionen samt delar till manöverorganen. Dessa begränsningar i tillämpningsområdet införs för att kontrollera säkerhetsriskerna och därigenom möjliggöra användning i kommersiell trafik.

Behöriga organ. Att införa möjligheten för små och medelstora företag och sportorganisationer att agera som behöriga organ är ett viktigt steg framåt, eftersom det kan göra det möjligt att minska de administrativa kostnaderna, vilket är positivt. Man befärdar att komplexiteten i regelverket och den eventuella bristen på engagemang på styrelsenivå skulle kunna överskugga fördelarna för ett behörigt organ, som är helt användbart för sport-/allmänflyget i allmänhet och sökandena i synnerhet. Det behöriga organet bör kunna ha maximal frihet i fråga om de valda rollerna och endast behöva interagera med en motpart på myndighetssidan. Den kommersiella bärkraften i det behöriga organets verksamhet är något som behöver övervägas noggrant.

Svar: Vi förstår osäkerheten kring byråns förfarande för behöriga organ och föreslår därför det förenklade AMC när det gäller det nuvarande regelverket för DOA.

De framtida myndighetskraven AR GEN.205 (se CRD till NPA 2008-22 b och 2009-02 d som offentliggjordes den 4 oktober 2010) anger hur de behöriga myndigheterna kan använda behöriga organ. Detta skulle vara tillämpligt för POA när de tillämpliga bestämmelserna Del-21 införlivas i Del-AR. Yttrandet om detta beräknas till 2013 (se regleringsuppgift MDM.060).

3) CAA NL:

(Sidan 6, punkt 1) Man kan ifrågasätta om förslaget att begränsa luftfartyg genom de operativa bestämmelserna för de begränsningar som ingår i TCDS (databladet för typcertifikatet) går att genomföra utan att det blir en väldig eftersläpning av TCDS-ändringar för luftfartyg som har certifierats före EASA:s tid och som inte omfattas av de nuvarande bestämmelserna. I ett antal TCDS kommer det inte specifikt att anges några tillämplighetsbegränsningar i förhållande till luftvärdighetskoden.

Svar: Det förefaller vara ett missförstånd när det gäller avsikten i CRD. Eftersom utfärdandet av typcertifikat för motor och propeller beräknades bli alltför restriktivt, föreslog gruppen att en utväg skulle vara att man använde sig av RTC (begränsade typcertifikat). Det förelåg då farhågor om att ett RTC kunde begränsa den operativa användningen till icke-kommersiell trafik. Enligt utkastet till operativa bestämmelser ska luftfartyget ha ett CofA (certifikat om luftvärdighet) eller begränsat CofA och det införs inte några allmänna driftsbegränsningar frånsett dem som ingår i databladet. Att använda RTC skulle därför inte få några följder. Det planeras inte någon retroaktiv ändring av befintliga TCDS.

CS-VLA. Det föreslås att CS-VLA ändras till 900 kg i överensstämmelse med CS-22.

Svar: Denna synpunkt kommer att beaktas i den särskilda regleringsuppgiften VLA.008.

(Sidan 11) Vi stöder inte att ett reducerat och förenklat certifieringsförfarande för "amatörbyggda" reservdelar skulle vara godtagbara för luftfartyg som används för CAT.

Svar: Byrån anser fortfarande att en lämplig säkerhetsnivå upprätthålls med tanke på att dessa delar inte utgör primärkonstruktion, manöverorgan eller delar med begränsad livslängd.

(Sidan 14 överst) Det är oklart hur EASA skulle kunna uppträda som "företrädare för konstruktionsstaten" för luftfartyg som konstruerats i USA utan en formell överföring av typcertifikats- och konstruktionsansvar enligt ICAO.

Svar: Byrån behöver undersöka frågan om "konstruktionsstaten" ytterligare eftersom tillämpningsområdet för US-LSA är upp till 600/650 kg. Mot denna bakgrund skulle dessa RTC inte omfattas av ICAO efter den nedre gränsen i bilaga 8 del 5 är 750 kg och ICAO bilaga 8 endast gäller typcertifikat.

CAA-NL har följande kommentarer till den resulterande texten i Del-21:

21A.98 Standardändringar Enligt den nuvarande lydelsen i punkt a kan segelflygplan och motordrivna segelflygplan med en maximal startmassa på mer än 2 000 kg inte utnyttja standardändringar, medan CS-23-flygplan kan utnyttja dem upp till en maximal startmassa på < 5 700 kg. Det förefaller logiskt att inte inkludera denna möjlighet för alla segelflygplan och motordrivna segelflygplan under 5,7 ton.

Föreslagen text:

Tillämplighet: Denna punkt ska endast tillämpas på flygplan med en maximal startmassa (MTOM) under 5 700 kg, rotorluftfartyg med en MTOM under 3 175 kg, segelflygplan och motordrivna segelflygplan med en maximal startmassa under 5 700 kg samt ballonger och luftskepp enligt definitionen i punkt 21A.14 b eller 21A.14 c.

Svar: Byrån räknar inte med att standardändringar ska tillämpas på ett sådant segelflygplan eller sådana motordrivna segelflygplan som ligger långt utanför de nuvarande segelflygplanskonstruktionerna.

21A.307 Godkännande av delar och anordningar för installation

Den föreslagna ändringen av tillämpningsområdet för delar där det inte krävs någon EASA blankett 1 avspeglas inte i den resulterande texten i 21A.307 b och 21A.307 c.

Svar: Godtas. Punkt c hade felaktigt behållits och kommer att strykas.

21A.353 Godtagbarhet

Meningarna under punkterna b 5 och b 6 är oklara.

Föreslagen text:

b) För ett kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisation ska den sökande inneha eller ha ansökt om

5. för en angiven verksamhet, ett godkännande enligt detta kapitel som passar för syftet att visa överensstämmelse med en särskild konstruktion. Stryk punkt 6.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande ledde till att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Det ansågs inte ge några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån var möjligt redan när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.359 System för konstruktionssäkring

a) Systemet för konstruktionssäkring ska vara ett **dokumenterat** system. Lägg till ordet "dokumenterat" före system för konstruktionssäkring i den första meningen.

a 2. Det ansvar som ska fullgöras ska vara i överensstämmelse med denna **del**, eftersom även det som gäller för konstruktionsinnehavare ska fullgöras, 21A.3 osv. Ändra "kapitel" till "del".

b) Texten för utfärdandet av en uppfyllandeförsäkran till byrån ska tas med här med samma lydelse som i 21A.239 b. Denna försäkran krävs i 21A.381 b och 21A.385 d.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.361 Kvalitetssystem för tillverkning

a) Kvalitetssystemet ska vara ett dokumenterat system. Lägg till ordet "dokumenterat" före kvalitetssystem i den första meningen.

b ix) Detta kan strykas eftersom den godkända organisationen är sökanden eller konstruktionsägaren.

b) Sista meningen: Här hänvisas det endast till delar med begränsad livslängd där 21A.307 även särbehandlar delar i primärkonstruktion eller manöverorgan, vanligen definierade som kritiska delar.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.363 Handbok

Samtliga punkter: För enhetlighetens och tydlighetens skull bör hänvisningar göras till rätt punkter i 21A.365, på samma sätt som i 21A.143.

a 11. En beskrivning av den organisatoriska granskningen samt "**kvalitets**"-system och tillhörande förfaranden. Inför ordet "kvalitet". Som anges i punkt 4 på sidan 8 i dokumentet har den föreslagna lättningen för tillverkningsdelen av godkännandet inte bibehållits, och det krävs ett kvalitetssystem även i 21A.361.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.365 Krav för godkännande

c 2 Ändra "kapitel" till "del" eftersom organisationen fortfarande ska uppfylla samtliga krav i Del-21.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle

innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.367 Förändringar av den godkända organisationen

a) Efter det att godkännandet av organisationen har utfärdats, varje förändring av organisationen, särskilt förändringar av konstruktionssäkring eller organisatorisk granskning **samt kvalitetssystem**. Lägg till orden "samt kvalitets", skäl se under 21A.363 b 11.

Lägg in texten under 21A.147 b eftersom CA:n eller byrån kan vilja utnyttja den här möjligheten i samband med förändringar av organisationen.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.381 Konstruktionsrättigheter

Meningarna under punkterna c 4 och c 5 är oklara.

c 6 överensstämmer inte med 21A.710 a. Texten bör ändras så att den är i linje med 21A.263 c 6 och 21A.263 c 7.

d) Denna del kan strykas eftersom den regleras i 21A.47.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.383 Tillverkningsrättigheter

c) Hänvisningen till 21A.307 ska strykas liksom i 21A.163 c.

e) Detta ska även omfatta rättigheterna att utfärda en PtF (ett flygtillstånd). Texten ska ändras i linje med 21A.163 e. Detta utlöser också en ändring av 21A.711 så att det ingår en hänvisning till denna punkt.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.385 Innehavarens förpliktelser

j 1 Ändra inledningen till: "Det system som anges under punkt i ska omfatta samtliga fall där ... Eftersom organisationen är både konstruktionsinnehavare och konstruktionsorganisation är detta en intern fråga.

j 2 från "Där innehavaren av det kombinerade ... " – det kan inte stämma som det står i texten eftersom endast organisationer som innehar eller har ansökt om godkännande av konstruktion är berättigade till detta godkännande. Stryk texten.

k) Stryk detta, ej möjligt.

n) Hänvisningen till 21A.383 f stämmer inte, f finns inte.

o) Lägg in texten i nuvarande 21A.165 k. Detta är nödvändigt innan en PtF kan utfärdas.

Svar: Reaktionerna på CRD:n liksom reaktionerna på det interna samrådet kring detta yttrande gjorde att byrån drog slutsatsen att det nya kapitlet L för kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle dras tillbaka. Man ansåg att det inte skulle innebära några fördelar samtidigt som alternativet att dessa godkännanden utfärdades av byrån redan var möjligt när artikel 20.2 b ii i grundförordningen tillämpades.

21A.436 Standardreparationer

Se kommentar under 21A.98.

Svar: Godtas ej. Se svar på 21A.98.

21A.711 b och c

En hänvisning till 21A.381 och 21A.385 bör införas.

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

4) DGAC Frankrike

I inledningsskedet av detta förfarande gav DGAC-Frankrike sitt starka stöd till ELA-projektet. DGAC-Frankrike har med stor tillfredsställelse läst CRD 2008-07 del I och ställer sig bakom EASA-förslagen.

ELA är något som alla inom allmänflyget väntar på. Eftersom vissa ELA-program redan har inletts, behövs regeln, certifieringsförfarandet och AMC:n så snart som möjligt för att säkerställa genomförbarheten för dessa program samt standardiseringen inom Europa.

Svar: Byrån tackar DGAC Frankrike för deras stöd. DGAC-Frankrike har lämnat en lista över åtgärder som behöver slutföras och denna lista kommer att användas för uppföljningen av MDM.032 och BR.010.

På sidan 5/28 står det att TCH måste ansöka om ELA-regelverket. Vi förstår konceptet när det gäller nya produkter. Luftfartygsägare till begagnade produkter ska emellertid fortfarande ha möjlighet att använda sig av ELA-regeln.

Svar: Denna iakttagelse är korrekt och den föreslagna lydelsen i Del-21 skulle inte begränsa tillämpligheten till enbart nya luftfartyg eller TCH.

Tekniska villkor för motor och propeller

På sidan 5/28, a 2, finns de specificerade men förekommer inte. För en standardisering behöver de offentliggöras av EASA.

Svar: Godtas. Inom ramen för fas 2-uppgiften skulle dessa tekniska krav behöva specificeras och offentliggöras. I dag förekommer de endast för segelflygplan och VLA inom respektive luftvärdighetskoder (kapitel H och J till CS-22 samt hänvisningen i CS-VLA till dessa kapitel).

Harmonisering CS-VLA/CS-22

På sidorna 6/28 och 7/28, b 2 (andra och fjärde punkten) läser vi att gränsen för högsta tillåtna vikt är en annan för CS-VLA och CS-22. Dessa bör harmoniseras till 900 kg.

Svar: Denna synpunkt kommer att beaktas i den särskilda regleringsuppgiften.

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

EFLEVA ger uttryck för att det är svårt att lämna synpunkter på CRD del I utan detaljerade kommentarer.

Fas 2, uppgift BR.010, stöds även om det kommer i ett väldigt sent skede.

Förbundet stöder att det inte krävs något typcertifikat för motorer och propellrar när det gäller vissa ELA-luftfartyg.

EFLEVA ställer sig bakom detta och välkomnar förslaget att öka den övre gränsen för ELA1 till 1 200 kg.

EFLEVA stöder införandet av dessa nya CS samt revideringarna i de befintliga CS. Det framhålls emellertid att branschen har ett behov av att dessa CS utfärdas så snart som möjligt.

EFLEVA välkomnar byråns förslag att tillåta förenklade sätt att uppfylla kraven för Del-21 kapitel J, eftersom det innebär att byrån inte behöver vara så involverad i godkännandet av ändringar och reparationer, något som underlättar kostnadsbördan.

EFLEVA ställer sig bakom konceptet med kombinerad DOA/POA-certifiering om detta minskar kostnadsbördan för mindre konstruktions-/tillverkningsföretag.

EFLEVA stöder konceptet med behöriga organ som ska tilldelas specifika certifieringsuppgifter. EFLEVA befarar emellertid att det inte är tillräckligt att anbudsinfordran tillkännages på EASA:s webbplats och att det kommer att krävas andra sätt för att underrätta potentiella sökande.

EFLEVA stöder byråns avsikt att harmonisera regelverket med USA när det gäller de inledande luftvärdighetskraven för lätta sportflygplan. Förslagen i CRD visar emellertid att förfarandet för EU-flygplan som ska exporteras till USA är relativt okomplicerat, medan flygplan från USA kommer att omfattas av extra certifieringskrav när de exporteras till EU. Detta kommer att öka kostnaderna för de amerikanska tillverkarna och utgöra ett onödigt hinder för den amerikanska flygplansförsäljningen i EU.

EFLEVA välkomnar förslaget att införa en ny CS för standardändringar och standardreparationer på grundval av AC 43-13. EFLEVA skulle än en gång vilja uppmana byrån att skyndsamt införa denna CS, eftersom detta kommer att bidra till att godkännandekostnaderna minskas/elimineras för ändringar och reparationer.

Svar: Byrån tackar synpunktslämnaren för hans stöd och har föreslagit de olika uppföljningsuppgifterna (t.ex. MDM.032 d och BR.010) i enlighet med den offentliggjorda regleringsplanen. Vi ska undersöka möjligheten att påskynda dessa uppgifter där detta är möjligt.

(6) European Sailplane Manufacturers

European Sailplane Manufacturers uttrycker sin besvikelse över den ändring som nu har föreslagits till följd av uppgiften MDM.032, som har tagit alltför lång tid och inte når det slutmål som allmänflyget så väl behöver.

Än en gång påpekas det att något behöver göras i fråga om avgiftsförordningen för allmänflyget, eftersom den inverkar negativt på allmänflygets verksamhet.

Visande av förmåga för konstruktion. De nuvarande alternativen – certifieringsprogram, alternativa förfaranden för DOA (APDOA) samt fullständig DOA – ändras inte genom detta förslag och utgör därför inte någon lättnad för branschen. En fullständig DOA anses fortfarande inte vara ekonomiskt möjlig och det föreslås därför att vissa rättigheter ska tilldelas APDOA, vilket kommer att ge ett incitament att börja med APDOA och kanske senare uppgradera till fullständig DOA.

Svar: Byrån är medveten om att det nuvarande genomförandet av kraven på en konstruktionsorganisation skulle kunna vara alltför krävande för en GA-organisation. I CRD 2008-07 föreslår byrån därför att det ska utarbetas godtagbara sätt för att uppfylla kraven (AMC) när det gäller godkännande för en konstruktionsorganisation som skulle göra det lättare att visa

överensstämmelse. Fördelen skulle vara att den godkända konstruktionsorganisationen skulle få tillgång till fullständiga rättigheter.

Standardändringar och standardreparationer. European Sailplane Manufacturers stöder införandet av standardändringar och standardreparationer, men förstår inte riktigt behovet av en ny CS. Ett införande bör ske så snart som möjligt och vara pragmatiskt. European Sailplane Manufacturers stöder detta arbete.

Svar: Byrån föreslår att det införs en ny CS som täcker standardändringar och standardreparationer med hjälp av data från FAA AC 43-13. Den har emellertid inte samma rättsliga status som FAA:s Advisory Circular eftersom CS kommer att innehålla detaljerade reparationer och ändringar som inte kräver något godkännandeförfarande. Förfarandet för att utarbeta och utfärda denna CS kan förefalla byråkratiskt, men gör att byrån kan offentliggöra godkända konstruktioner som ligger inom byråns behörighet och att dessa kan genomföras utan att det krävs något godkännande för varje enskild standardreparation eller standardändring. Detta anses leda till ett lättare genomförande.

Ändringar i CS-LSA. European Sailplane Manufacturers stöder införandet av en specifik CS på grundval av ASTM-standarderna för LSA-luftfartyg. Denna nya kod ska vara klart tillämplig för dessa luftfartyg och inte leda till oklarhet när det gäller tillämpligheten för andra befintliga luftvärdighetskoder som CS-VLA eller CS-22.

Svar: CS-LSA är endast tillämplig på flygplan och därför inte tillämplig på segelflygplan. LSA-flygplan är i sig motordrivna flygplan som kan ha goda glidegenskaper, men som inte är konstruerade för detta ändamål.

Behöriga organ. Ett centralt och viktigt klagomål från segelflygplanstillverkarna är att EASA och ackrediterade nationella luftfartsmyndigheter saknar personal med ingående kunskaper om mindre flygplan.

Väldigt ofta beror de problem som våra tillverkare råkar ut för inte på en felaktig reglering, utan på en felaktig tillämpning av regelverket. De behöriga organen ses som en möjlig lösning på denna avsaknad av särskilda ståndpunkter och kunskaper om de mindre flygplanen. Följande krav bör gälla för behöriga organ:

- Det bör vara en organisation med erfarenhet/bakgrund inom småflyget (fritidsflyget).
- Språket ska vid behov vara detsamma som sökandens modersmål.
- Trenden som går i riktning mot mer papper och administrativa förfaranden måste brytas.
- Uppdelningen mellan uppgifter och godkännanden måste förhindras.
- Det bästa vore om organisationen kunde övervaka samtliga produkter och organisationer inom samma företag.
- Sökanden ska om möjligt ha rätt att välja var dessa uppgifter ska utföras.
- Sist men inte minst: Det måste vara ekonomiskt överkomligt jämfört med de allmänna produktpriserna.

Svar: Vi förstår osäkerheten kring byråns förfarande för behöriga organ och föreslår därför det förenklade AMC när det gäller det nuvarande regelverket för DOA som snabblösning. De ovannämnda kraven påminner om motiveringen i NPA:n och visar på de potentiella fördelarna med att använda behöriga organ.

Delar utan blankett 1. Tillverkarna skulle välkomna den extra flexibilitet som detta koncept innebär, men det är i hög grad beroende av AMC:n som beskriver hur överensstämmelse med godkända data visas. European Sailplane Manufacturers stöder utvecklingen av denna AMC.

Svar: Erbjudandet om att stödja byrån är något som uppskattas.

Ett segelflygplan är inget flygplan. Segelflygplanstillverkarna anser att en förklaring om att ett segelflygplan inte är något flygplan och därför inte något "komplext motordrivet luftfartyg" bör införas i detta yttrande i stället för att definitionen ändras i grundförordningen.

Svar: Vi förstår att denna tolkning är möjlig i fråga om jetstyrda segelflygplan och kommer att överväga ett klargörande genom AMC till Del-21. (Se uppgift MDM.032 d).

Typcertifikat för luftfartyg utan en motor och/eller typcertifikat för propeller. European Sailplane Manufacturers stöder alternativet med ett begränsat typcertifikat. Ett fullständigt typcertifikat ska emellertid vara möjligt för segelflygplan med icke-certifierade motorer och propellar. Detta skulle främja utvecklingen av effektivare och mindre bullrande framdrivningssystem.

Svar: Det kan övervägas som ett led i uppgift BR.010.

(7) FAA

FAA har gått igenom CRD:n och har inga synpunkter.

Svar: Detta noteras.

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

Delar utan blankett 1. Möjligheten för ELA1-luftfartyg ska utökas till klubbar som äger segelflygplan, inte enbart till ägaren.

Svar: En tolkning i stil med den som används i Del-M kan införas i AMC:n.

Behöriga organ FFVV har för avsikt att bli ett behörigt organ för segelflygplan med specifik omfattning när detta skulle bli möjligt. FFVV har särskilda betänkligheter och idéer om genomförandet som skulle främja säkerheten och minska byråkratin.

Svar: Vi förstår osäkerheten kring byråns förfarande för behöriga organ och föreslår därför det förenklade AMC när det gäller det nuvarande regelverket för DOA som snabblösning.

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

Behöriga organ Det krävs omfattande och entydig vägledning om de befogenheter som krävs för att genomföra certifieringsuppgifter. När det gäller "funktionen för att styrka överensstämmelse" (motsvarande CVE-funktionen) måste det fastställas i AMC/GM vilka kvalifikationer och ansvarsområden som krävs.

Svar: Vi förstår osäkerheten kring byråns förfarande för behöriga organ och föreslår därför det förenklade AMC när det gäller det nuvarande regelverket för DOA som snabblösning.

Ändringar i CS-LSA. Det exakta innehållet i CS-LSA är inte känt, men FOCA har ingående synpunkter när det gäller de ASTM-standarder som det hänvisas till i NPA:n som beskrivs mer ingående i denna reaktion.

Svar: CS-LSA baseras på tillämplig ASTM-standard kompletterat med krav och AMC som bidrar till att visa överensstämmelsen. CS-LSA utgör en del av CRD 2008-07 del II.

FOCA har följande kommentarer till den resulterande texten i Del-21:

21A.14

a) Den nuvarande texten i Del-21, 21A.14 b är "... en fast eller justerbar propeller".

Den strukna texten i CRD är "... en fast eller ställbar propeller"

Den nya texten i CRD är "... en fast eller ställbar propeller"

Texten i CRD måste överensstämma med den nuvarande texten i Del-21.

Svar: Godtas. Den ändring i Del-21 som infördes genom ändringsförordning nr 1194/2009 har inte införlivats i CRD.

b) Under de föreslagna punkterna 21A.14 b och 21A.14 c anges tillämpligheten för flygplan med en maximal startmassa på mindre än 2 000 kg/1 200 kg som inte klassificeras som "komplexa motordrivna luftfartyg". Men enligt artikel 3 j i grundförordningen ska flygplan med en maximal startmassa på mindre än 2 000 kg/1 200 kg automatiskt klassas som icke-komplexa motordrivna luftfartyg. Det föreslås att texten "som inte klassificeras som komplexa motordrivna luftfartyg" tas bort från 21A.14 b och 21A.14 c.

Svar: Hänvisningen till komplexa motordrivna luftfartyg bör vara kvar eftersom enbart jetdrivning räcker för att klassas som "komplex".

c) Den föreslagna 21A.14 c omfattar följande:

7. En kolvmotor.

9. En propeller.

Detta är en avsevärd lättnad av det nuvarande kravet eftersom visande av förmåga för certifiering av dessa produkter förefaller begränsas till godkännande av ett certifieringsprogram, oavsett t.ex. motoreffekt eller propellerns konstruktionstyp (det verkar som att en kolvmotor kan certifieras enligt bestämmelserna i 21A.14 c och sedan installeras på ett luftfartyg med en maximal startmassa över 1 200 kg). Vi anser att detta inte är lämpligt och att tillämpligheten för 21A.14 c punkterna 7 och 9 bör begränsas.

Svar: Godtas.

21A.307 b och c

a) 21A.307 b och c förefaller vara motsägande: texten måste ändras eller förtydligas.

b) I den föreslagna texten står det att kravet är begränsat till fall som är "under luftfartygsägarens ansvar när de är installerade i dennes luftfartyg". Detta påstående ger upphov till olika frågor.

Innebär detta villkor några begränsningar för vem som tillåts flyga luftfartyget?

Vilket krav skulle vara tillämpligt för ett luftfartyg med en maximal startmassa upp till 1 200 kg som flygs på en flygskola? 21A.307 a?

Om svaret på denna fråga är ja, anses det vara olämpligt eftersom avsikten bör vara att det ska vara möjligt att ange att en artikel "har tillverkats i överensstämmelse med godkända konstruktionsdata och är i ett tillstånd för säker drift" utan att införa betungande villkor för utfärdandet av en EASA blankett 1.

Enligt den föreslagna punkten 21A.307 c skulle det vara tillåtet med alla delar (inklusive delar och anordningar med begränsad livslängd, delar i primärkonstruktionen samt delar i manöverorgan) som är "tillverkade i överensstämmelse med godkända konstruktionsdata under luftfartygsägarens ansvar när de är installerade i dennes luftfartyg". Även om vi förstår tanken med detta krav anser vi att det i den här formen går längre än den ursprungliga avsikten att ge någon grad av lättnad. Det föreslagna tillvägagångssättet anses vara oproportionerligt eftersom det antingen är så att 21A.307 a tillämpas (och i vissa fall anger ett alltför högt krav) eller också 21A.307 c medger en mycket låg överensstämmelsenivå baserat på förslaget om "ägarens ansvar". Risken är att man har ett system som lagligt sett är korrekt (ansvaret ligger på ägaren),

men som kan ifrågasättas ur säkerhetssynpunkt: i det här sammanhanget är det tveksamt hur effektiva granskningarna av luftvärdighet är för överensstämelsen, eftersom granskningen t.ex. kan genomföras en viss tid efter det att delarna har installerats och det är begränsat hur omfattande kontroll som kan göras under granskningen.

Följande föreslås:

— Fastställ lättnader i 21A.307 a som inte är begränsade till delar som är "tillverkade i överensstämmelse med godkända konstruktionsdata under luftfartygsägarens ansvar när de är installerade i dennes luftfartyg".

— När det gäller delar och anordningar med begränsad livslängd, delar i primärkonstruktion och delar i manöverorgan som är "tillverkade i överensstämmelse med godkända konstruktionsdata under luftfartygsägarens ansvar när de är installerade i dennes luftfartyg" måste byrån/det behöriga organet involveras i överensstämelsen. I detta sammanhang föreslås det att man använder sig av FAA:s definition av ägar-/operatörstillverkad del enligt AC 20-62:

En ägare/operatör anses vara tillverkare till en del, om ägaren har varit delaktig i kontrollen av delens konstruktion, tillverkning eller kvalitet. Att delta i delens konstruktion kan omfatta att övervaka tillverkningen av delen eller att förse tillverkaren med följande: konstruktionsdata, material som delen ska tillverkas av, tillverkningsprocesser, monteringsmetoder eller kvalitetskontrollförfaranden.

— När det gäller IFR-utrustning med en funktion som kan klassas som kritisk (fel klassas som riskabla eller katastrofala) ska samma princip tillämpas som används för delar och anordningar med begränsad livslängd, delar i primärkonstruktion och delar i manöverorgan.

— Här bör man utnyttja den nationella tillverknings-/underhållsorganisationers godkännanden, förutsatt att en tillverkares kvalitetssäkringssystem finns tillgängligt (se även 21A.439) eller om lättnader kan beviljas för tillverkning av begränsade kvantiteter, förutsatt att godkända data används för tillverkningen och överensstämmelse med godkända konstruktionsdata fastställs på ett sätt som är godtagbart för byrån/det behöriga organet, som ska informeras om produktionsprocessen så att en lämplig grad av engagemang (t.ex. behovet av inspektioner av överensstämmelse) kan fastställas.

— För 21A.307 måste man beakta vilka lättnader som är tillämpliga för luftfartyg som saknar en innehavare av typcertifikat, eller "orphan aircraft" (se ytterligare kommentar i slutet av detta dokument).

Svar: Punkt 21A.307 har omarbetats för att syftet ska framgå tydligare. Det är inte godtagbart att grundtanken ändras och att ägaren definieras som tillverkare till delen. Det är ägaren som kan anse att en del utan EASA blankett 1 får installeras förutsatt att de angivna kriterierna är uppfyllda. Det ska också klart framgå att detta endast är möjligt när delar identifieras och installeras i deras egna luftfartyg.

När det gäller punkten om IFR-utrustning kommer en hänvisning till utrustningar som krävs av operativ ledning och flygledningstjänst att beaktas i regleringsuppgift 21.026 "Nya kategorier av delar för vilka blankett 1 inte krävs" som inleds i början av 2011.

Standardändringar

En rekommendation är att även överväga det vägledande material som finns i FAA AC 23-27 "Ersättning av delar och material i historiska luftfartyg": detta är särskilt användbart för luftfartyg som saknar en innehavare av typcertifikat, så kallade orphan aircraft.

Svar: Historiska luftfartyg ligger inte under EASA:s behörighet. "Orphan aircraft" behandlas inte i denna NPA.

I CRD anges följande: "Standardreparationerna och standardändringarna i CS är därför faktiskt godkända data som en underhållsorganisation får använda i enlighet med Del-M." Vad är anledningen till att låta användningen av standardreparationer begränsas till "underhållsorganisationen"? Syftet bör vara att även ha utvalda uppgifter som kan utföras av ägarna/piloten.

Svar: Vi instämmer i att detta konstaterande varit alltför restriktivt. Kraven enligt Del-M och Del-145 har kontrollerats och ändrats (se förslaget till ändring av 2042/2003 länkat till detta yttrande) där så krävs för att visa att detta också är godkända data och kan användas i enlighet med de krav som fastställs i Del-M eller Del-145.

AFM/AFMS och ICA

AMC/GM anses vara nödvändigt för att säkerställa att en minimistandard uppnås för både inledande utfärdande och revideringar. Vägledning bör också ges när det gäller klassificeringen av AFM-ändringar, särskilt för de sökande som vill välja att visa överensstämmelse med 21A.14 b och c. Vägledning ska också ges i fråga om 21A.381 c 4 och 21A.381 c 5.

Svar: ICA är föremål för en särskild pågående uppgift (MDM.056). Det bör noteras att genom yttrande 01/2010 infördes möjligheten att godkänna vissa ändringar i AFM för samtliga DOA. Vägledande material (GM) för klassificering av ändringar i AFM kommer att offentliggöras tillsammans med ett beslut till följd av NPA16-2006.

21A.367 a

Det behövs vägledande material för att klart definiera vad som måste anses vara en betydelsefull ändring.

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.377 c 2

Den tid som beviljas för korrigeringsåtgärder är inte i linje med kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009.

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.381 d

Är det här kravet nödvändigt? Täcks detta inte redan av kraven för TC/STC-överföring?

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.439 och 21A.441

Lättnader för ägartillverkade delar ska definieras åtminstone för de fall som omfattas av standardändringar.

Svar: Godtas ej. Det finns ingen koppling mellan tillverkning av delar och godkännande av delar. Delar som är godtagbara utan en EASA blankett 1 i enlighet med 21A.307 b eller delar som hör till en standardreparation eller standardändring kan per definition inte tillverkas av ägaren. De nuvarande kraven enligt Del-M och Del-145 är fortfarande tillämpliga.

"Orphan aircraft"

Även om det ursprungligen inte var tänkt att NPA:n skulle behandla frågor som påverkar luftfartyg som saknar en innehavare av typcertifikat ("orphan aircraft"), rekommenderas det att

denna regleringsverksamhet utnyttjas för att fastställa specifik vägledning för dessa luftfartyg. Här bör bl.a. följande frågor tas upp:

— Vägledning för att identifiera ersättning av delar och material (hänvisning till FAA AC 23-27 "Ersättning av delar och material i historiska luftfartyg");

— Ersättning av delar/material kan tidigare ha godkänts för luftfartyg av liknande typ. Om installationen (och i tillämpliga fall tillverkningen) slutförs på ett sätt som överensstämmer med ett tidigare godkännande, får dessa godkännanden användas som utgångspunkt för godkännande på ett liknande luftfartyg. Men i så fall måste sökanden ha tillgång till samtliga data från tidigare godkännanden, inklusive eventuella instruktioner för fortsatt luftvärdighet eller ta fram eventuella data som saknas med hjälp av ett erkänt organ (t.ex. ett behörigt organ, DOA/ADOA osv.). Ett alternativ är att byrån/det behöriga organet utvärderar sökandens kompetens genom att bedöma att han/hon har goda kunskaper om konstruktionsprinciperna för den typ av luftfartyg som är på väg att ändras eller repareras.

— Reservdelar som överensstämmer med typcertifikatet är för det första mycket svåra att hitta (små kvantiteter, långa ledtider, problem med föråldrande osv.) för att inte tala om delar med blankett 1. Vägledning som rör installation av gamla och/eller begagnade delar (ombyggda, översedda eller omcertifierade delar). Det bör övervägas att delar i typcertifikatet kan vara föråldrade och att det kan finnas andra delar som tekniskt sett är mer avancerade och tillförlitliga.

Svar: Byrån tackar synpunktslämnaren för detta förslag, men anser att detta ligger utanför den här uppgiftens område.

10) En enskild person har lämnat följande synpunkter:

21A.14 b och c

Det ifrågasätts om segelflygplan upp till 2 000 kg bör komma i fråga under punkt 21A.14 b. Betänkligheter framförs när det gäller genomförandet av möjligheten till certifieringsprogram i 21A.14 c. Det finns ett starkt stöd för ett förenklat AMC i syfte att visa överensstämmelse för fullständig DOA för ELA.

Svar: Se svaret till CAA-NL (punkt 21A.98) för segelflygplan upp till 2 000 kg. Certifieringsprogrammet har nu införts som ett grundläggande krav för certifiering genom yttrande 01/2010 (se punkt 21A.20): I 21A.20 b betraktas det tydligt som ett arbetsdokument under hela certifieringsförfarandet. I specialfallet med de luftfartyg som avses i 21A.14 c måste certifieringsprogrammet godkännas av byrån. Byrån tackar synpunktslämnaren för hans stöd till det förenklade AMC för DOA.

Standardändringar och standardreparationer. Inga synpunkter kan lämnas eftersom denna CS ännu inte har tillhandahållits.

Svar: Principen införs genom yttrandet. CS kommer att bli föremål för samråd inom ramen för uppgift MDM.048.

21A.112B Visande av förmåga. Betänkligheter framförs när det gäller genomförandet av möjligheten till certifieringsprogram i 21A.112B.

Svar: Certifieringsprogrammet har nu införts som ett grundläggande krav för certifiering genom yttrande 01/2010 (se punkt 21A.20): I 21A.20 b betraktas det tydligt som ett arbetsdokument under hela certifieringsprocessen. I specialfallet med de luftfartyg som avses i 21A.14 c måste certifieringsprogrammet godkännas av byrån.

21A. 307 Godkännande av delar och anordningar för installation. Punkt c förefaller ta bort de begränsningar som föreskrivs genom punkt b. Att det skulle vara en skillnad mellan kraven för kritiska delar för ELA1 och ELA2 är inget som stöds.

Svar: Punkt 21A.307 har omarbetats och 21A.307 c i CRD var felaktig.

Rent generellt undrar jag också hur många luftfartygsägare som kan ta ansvar för att en del eller anordning överensstämmer med en godkänd konstruktion och vad det är för fördel med att göra det om delen finns tillgänglig på marknaden.

Vad innebär det i så fall för förenkling?

Jag anser att det faktiskt är möjligt att begränsa utfärdandet av blankett 1 utan att sänka säkerhetsnivån. Med tanke på hur många icke-kritiska delar det finns i såväl ELA1- som ELA2-luftfartyg skulle det för dessa delar räcka med en enkel försäkran om överensstämmelse som har utfärdats av tillverkaren (med DOA, men även med AP).

Om sedan EASA vill se frågan om ägartillverkade delar som ett problem som framför allt gäller gamla luftfartyg och luftfartyg som saknar en innehavare av typcertifikat, eller "orphan aircraft", där det är svårt att hitta reservdelar, rekommenderar jag att man hänvisar till de nuvarande FAA-kraven (FAR 21.303 a 2 osv.)

Svar: Många ägare får anses kunna ta det här "ansvaret". Ett exempel är delar som nämns i reaktionen: som har tillverkats för ett luftfartyg av originalleverantören som saknar POA, med en försäkran om överensstämmelse. Dessa skulle inte godkännas med en EASA blankett 1, utan konstrueras i enlighet med godkända konstruktionsdata. Med den föreslagna ändringen av 21A.307 anses det inte påverka säkerheten om det görs en installation med vissa begränsningar i fråga om omfattningen.

KAPITEL L – Kombinerat godkännande av organisationer med konstruktions- och tillverkningsansvar enligt definitionen i punkt 21A.14 b och 21A.14 c.

Det relevanta stycket i Del-21 kapitel G och J har kopierats i kapitel L utan några större tekniska ändringar.

Det kunde ha räckt med ett antal "administrativa" stycken där punkt 5 i CRD förklaras, så att man undviker osäkerheten med framtida ändringar av detta.

Även med ett enda certifikat är DOA och POA olika frågor. Blandningen av kraven gör inte uppgiften lättare.

Svar: Byrån instämmer i att det föreslagna kapitel L inte medför några betydande ändringar av de enskilda kraven för DOA och POA. Redan i artikel 20.2 b ii i grundförordningen finns det möjlighet att överlåta ansvaret för POA till byrån. Slutsatsen är att kapitel L inte medför tillräckligt med fördelar och gör reglerna alltför komplicerade, vilket kommer till uttryck i denna reaktion. Byrån har beslutat att dra tillbaka det föreslagna kapitel L.

21A. 432B Visande av förmåga. Fastställandet av "de särskilda konstruktionsmetoder, resurser och verksamhetssekvenser som är nödvändiga för att uppfylla kraven i detta kapitel", som anges under punkt b, ska uppnås genom byråns godkännande.

Fastställandet av "de särskilda konstruktionsmetoder, resurser och verksamhetssekvenser som är nödvändiga för att uppfylla kraven i denna del", som anges under punkt c, ska uppnås genom godkännande av ett certifieringsprogram.

Det är svårt att förstå skillnaden mellan olika förfaranden för att uppnå samma resultat och hur det skulle kunna uppnås bara genom ett certifieringsprogram.

Svar: Under punkt b hänvisas det till en APDOA (förfarandena är inte specifika för den aktuella reparationen), medan hänvisningen under punkt c gäller godkännandet av ett certifieringsprogram som är specifikt för just den aktuella reparationen.

21A. 112B Visande av förmåga

Samma grundläggande kommentarer som för punkt 21A.14 c.

Svar: Certifieringsprogrammet har nu införts som ett grundläggande krav för certifiering genom yttrande 01/2010 (se punkt 21A.20): I 21A.20 b betraktas det tydligt som ett arbetsdokument under hela certifieringsprocessen. I specialfallet med de luftfartyg som avses i 21A.14 c måste certifieringsprogrammet godkännas av byrån.

21A. 710 Godkännande av flygförhållanden

Frågan om ett flygtillstånd skulle också kunna gälla luftfartyg för vilka det inte visas någon överensstämmelse med bestämmelserna samt en sökande vars kompetens skulle kunna vara osäker.

Skulle ni verkligen godta flygförhållandena för säkerhet utan ytterligare kontroll även under dessa villkor?

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

(11 & 12) The Light Aircraft Association (LAA) i Tjeckien och Light Aircraft Manufacturers Association Europe (LAMA EUROPE) har kommit med liknande reaktioner. Texten ändras för att undvika upprepningar när det är möjligt.

Framsidan – Ofullständig och mycket sent offentliggörande av denna CRD.

LAA och LAMA är inte särskilt tillfredsställda med hur EASA har hanterat denna NPA som är så viktig.

CRD:n offentliggjordes TVÅ ÅR efter slutdatum för den period då synpunkter om den ursprungliga NPA 2008-07 kunde lämnas in!!! Att CRD:n offentliggjordes under semesterperioden förefaller inte heller vara korrekt, särskilt när det skedde så sent. Problemet med ett sådant sent offentliggörande är att alla nästan har glömt vad det hela handlade om...

Tiden springer snabbt iväg – 2005 utarbetades det första ToR-dokumentet för MDM032. Nu börjar vi närma oss slutet av 2010 och vad har vi så här långt? EASA har fått in 843 olika synpunkter. Vi anser inte att detta kan berättiga att det tar så lång tid att utarbeta denna CRD.

Att CRD:n har delats upp i två delar och endast Del 1 offentliggjordes före tidsfristens utgång är inte acceptabelt. Hur ska vi kunna lämna synpunkter om ett sådant viktigt förslag när vi inte får möjlighet att se den andra delen?

Vi anser att den andra delen av denna CRD måste offentliggöras omedelbart och att tidsfristen för synpunkterna till Del 1 måste förlängas i motsvarande utsträckning.

Svar: Byrån brukar normalt inte offentliggöra en CRD i två delar, men använde sig av den här metoden för att kompensera för en del av förseningen. I CRD del I har stor vikt lagts vid att ge en korrekt bild av de huvudsakliga synpunkter som har inkommit. Här har också förslaget till yttrande tillfogats som är ett resultat av vår genomgång av alla synpunkter. Del I är därför en bra utgångspunkt om man vill få fram reaktioner om yttrandet och är förmodligen ett mer lättläst dokument än de 500 sidorna i CRD del II.

Del II har offentliggjorts och innehåller förslaget till CS–LSA som byrån kommer att anta i början av 2011.

Byrån erkänner att det har tagit lång tid att komma vidare i den här frågan, vilket till stor del är en resursfråga, men vi har också utnyttjat dröjsmålet till att förbereda uppgift BR.010 (Inledande av en studie om erfarenheterna för ELA1 genom en översyn av de nationella bestämmelserna om ultralätta luftfartyg), stärka samarbetet med FAA i den här frågan samt att samla in ytterligare information om USA:s erfarenheter av LSA-reglerna. Byrån vill understryka att det här dröjsmålet inte beror på en bristande insikt om att allmänflyget är viktigt och prioriterat, vilket också framgår av lättnaden i Del-M, yttrandet om L-certifikatet samt yttrandet om FCL inklusive ett LAPL.

Sidan 4 a) Allmän kommentar (LAMA EUROPE)

GRUNDEN FÖR ALL FRAMGÅNGSRIK FLYGINDUSTRÄR SMÅFLYGET (FRITIDSFLYGET).

Varje pilot börjar flyga med ett litet flygplan, inte med en Airbus, Boeing eller Eurofighter. Med 600 000 fritidspiloter (enligt Europe Air Sports), inklusive fallskärmshoppare och personer som flyger hängglidare, ultralätta flygplan, glidflygplan och varmluftsballonger upp till lätta motordrivna luftfartyg, har man fördelen av en stor kundbas för den europeiska och amerikanska flygindustrin. För att förstå ett flygplans aerodynamik, flygmekanik, vanlig mekanik, ekonomi och miljöpåverkan måste man ha erfarenhet, och erfarenhet är något man får genom småflyget eller fritidsflyget. För att vilja börja arbeta inom flygbranschen måste man komma i kontakt med flyget och få erfarenhet. För att kunna konstruera ett stort luftfartyg som är användbart måste man av egen erfarenhet förstå hur konstruktionen är uppbyggd och vad man måste tänka på.

Tjänstemännen i USA har insett detta för årtal sedan. De hade omfattande problem att få tag på tillräckligt med personal som hade rätt kvalifikationer till den stora flygindustrin. De såg en stagnerande tillväxt inom småflyget (antalet luftfartyg och piloter), vilket var ett direkt resultat av de ökade kostnaderna för köp och drift av små luftfartyg.

För att bemöta detta lanserades LSA-programmet (Light-sport Aircraft) i USA 2004, med det tydliga målet att sänka startkostnaden för privat- och fritidsflyg. Detta uppnåddes genom att man fastställde en kategori med icke-komplexa luftfartyg som gör det möjligt att registrera luftfartyg på grundval av tillverkarens egenförsäkring mot en godtagen branschstandard (ASTM-standard). Det här systemet gör att människor kan flyga i och med att utbildnings- och hälsokravet har sänkts i rimlig omfattning.

Syftet med detta var att vända trenden med den minskande flygpopulationen och på sätt bibehålla basen för flygindustrin. Fem år efter det att de nya reglerna infördes visar resultaten tydligt att det här tillvägagångssättet har varit helt rätt och gett önskat resultat. Antalet luftfartyg och piloter ökade omedelbart och därmed också poolen med tillgängliga resurser för stora flygbolag.

Modellen från USA har överförts till många länder vid det här laget, ibland med mindre variationer, beroende på de nationella omständigheterna. Bland dessa länder finns nu de mest befolkade länderna: Kina och Indien. Liknande program har antagits för att lägga grunden till deras framtida flygindustri.

De som nu är klara marknadsledare på hela LSA-marknaden är Europabaserade företag.

Ironin är att det inte finns något liknande system för att de luftfartyg som är byggda enligt LSA-bestämmelserna ska få flyga i Europa.

Tillkännagivandet om att ELA-processen skulle upprättas sågs av många som ett löfte om en europeisk motsvarighet. Men medan ELA är en betydande lättnad för vissa kategorier av luftfartyg, har resultatet för lätta tvåsitsiga sportflygplan blivit ett förfarande som är betydligt mer betungande när det gäller konstruktion, tillverkning och drift än LSA-systemet i USA.

Många anser nu att svaret är att skapa en särskild kategori för flygplan under 600 kg samt att det bör införas en motsvarande modell som ligger så nära LSA-systemet som möjligt.

Svar: MDM.032 har större tillämpningsområde än LSA, men här föreslås förenklingar av Del-21. Uppgift BR.010 kommer att definiera hur man ska gå förbi förenklingarna av Del-21 för undergruppen med ELA1-luftfartyg.

(LAA) Tyvärr visar denna CRD på EASA:s felaktiga strategi när det gäller sport- och fritidsflyg. Vi anser att det inte är möjligt att behandla sport- och fritidsflyg på samma sätt som kommersiell lufttransport.

Det blir alltmer uppenbart att vi fortfarande inte får vad vi vill ha och vad vi behöver – en enkel LSA.

Vi anser att EASA:s nuvarande regleringsinsats inte ger vad det vi menar är nödvändigt för att sport- och fritidsflyget ska utvecklas ytterligare. Enligt vår mening skulle LSA kunna bli inkörskategori för flyget. För att tillgodose våra medlemmars behov anser vi att EASA bör upprätta en fristående LSA-kategori som är så kompatibel som möjligt med USA:s LSA-system.

Den positiva konsekvensen av detta skulle kunna vara ett globalt LSA-system, vilket är vårt långsiktiga mål.

Under mötet vid 2010 års AirVenture konstaterade FAA-handläggaren Randy Babbitt att LSA hade bättre säkerhetssiffror än förväntat. Vi ser detta som ett bevis för att USA:s LSA-koncept, som baseras på egenförsäkrat kombinerat med vettiga underhållsbestämmelser, inte leder till något säkerhetsproblem. Eftersom 65 procent av USA:s SLSA kommer från Europa är vi övertygade om att samma system kan användas i Europa.

Konceptet med en fristående LSA-kategori skulle kunna fungera – fristående innebär inte nödvändigtvis att den sker utan EASA, men att den har en särskild plats inom EASA-bestämmelsernas hierarki.

Detta har gjorts på samma sätt i USA där FAA hjälpte till att skapa LSA-kategorin inom ramen för FAA-bestämmelserna, behöll granskningsfunktionen, men inte direkt styr den.

Vi är medvetna om att detta skulle kräva en ändring av grundförordningen.

LAA CR är redo att hjälpa till med arbetet med att ta fram en sådan ändring.

Svar: Erbjudandet om att stödja EASA när det gäller uppgift BR.010 är något som uppskattas. Det stämmer att de föreslagna ändringarna från uppgift MDM.032 e, som ligger inom ramen för Del-21-bestämmelserna, inte når det mål som LAA CR avser. Tillämpningsområdet för FAA:s LSA-regel utgör emellertid en undergrupp till den som behandlas i uppgift MDM.032 e och lämpar sig inte för hela spektret upp till 2 000 kg.

Sidan 4 EASA-avgifter

LAA CR och LAMA EUROPA ser med tillfredsställelse att EASA uppmärksammar kommissionen på detta ... men befarar att det sker alltför sent, eftersom även den nuvarande avgiftsnivån utgör ett stort problem för mindre företag. Grunden för EASA:s avgifter är förordningen där det fastställs att EASA ska självfinansieras helt genom de avgifter som de har rätt att ta ut. De befintliga avgifterna utgör redan nu en stor börda för mindre företag. Normalt tillverkar de här företagen i storleksordningen 10–150 luftfartyg varje år med en omsättning på 1–30 miljoner euro och det är knappt möjligt att överleva med de nuvarande avgifterna.

Att avgifterna utgör ett problem är något som har varit känt i årtal och måste beslutas på politisk nivå, dvs. av kommissionen, så snart som möjligt.

Svar: Detta noteras.

Sidan 4 och 7 CS-23 Light upp till en maximal startmassa på 1 200 kg

LAA CZ och LAMA EUROPA anser inte att det är nödvändigt att införa den här koden. I själva verket skulle CS-VLA kunna utökas till fyra personer och en startmassa på 1 200 kg. Förklaringen att vi behöver en sådan kod på grund av ... den stora majoriteten befintliga ... menar vi saknar grund, eftersom ELA-systemet utarbetas för nya och inte befintliga luftfartyg.

Det finns hur som helst redan så många tillämpliga koder inom en startmassa på 1 200 kg att man hellre skulle se att antalet minskade än ökade!

I stället för detta vore det bättre om EASA utarbetade ett bra LSA-system på grundval av ASTM. Det är känt att FAA överväger att införa ett ASTM-baserat system även för FAR-23 och kanske skulle detta kunna vara en möjlig väg framåt. I stället för att införa CS-23 light vore det bra att arbeta med FAA när det gäller ASTM-systemet för att få världsomfattande flygstandarder.

Svar: För närvarande anses FAR Del-23 ändring 7 vara en lämplig beprövad standard för specifika flygplan. På längre sikt planerar vi att se över de olika standarderna i nära samarbete med FAA som samtidigt har utfört en studie om certifieringsförfarandet (Certification process Study, CPS) för Del-23.

Sida 9 och 10 Behöriga organ

Vissa av tillverkarna av lätt sportflyg och ultralätta luftfartyg samt LAA CZ deltog i EASA-studien *Outsourcing of certification tasks*, som utfördes av Steria Mummert Consulting.

Har resultaten av den här studien använts till denna CRD?

Varför har inte studien offentliggjorts?

Svar: Byrån tackar er och övriga deltagande branschföreträdare för ert bidrag till denna studie.

Det här är en intern rapport som byrån använder sig av för att få en bättre bild av deras möjligheter till outsourcing. Som tidigare nämnts håller byrån på att utarbeta en uppdatering av byråns beslut om outsourcing. Rapporten har inte offentliggjorts på grund av den känsliga diskussion som nu pågår.

Studien har inte använts för denna CRD eftersom CRD:n enbart innehåller en hänvisning till byråns arbete med att uppdatera styrelsens policy för outsourcing.

Sidan 10–11 7. Delar som inte behöver en EASA blankett 1.

Det är omöjligt att kontrollera detta förslag om inte synpunkterna offentliggörs. LAA CZ och LAMA EUROPE ställer sig inte bakom förslaget till lösning.

Vi föreslår att det inte ska vara nödvändigt att använda blankett 1 för åtminstone ELA1.

Svar: De synpunkter som har inkommit resulterade i ett mindre liberalt förslag för ELA1 som underlättar diskussionen om kommersiell eller icke-kommersiell användning för dessa delar. Det utgör en godtagbar kompromiss som avviker från ert förslag om att begränsa kraven för en EASA blankett 1 i ännu högre grad. Nästa fas som planeras genom uppgift BR.010 skulle resultera i alternativ till olika strategier.

Sidan 11 Förändringar som rör markering av delar och spårbarhet –

LAA CZ och LAMA EUROPE ansåg att de ursprungliga ändringarna var i linje med strävan att minska bördan för tillverkarna, men detta går i motsatt riktning.

Eftersom vi inte kan se synpunkterna i del II, ställer vi oss inte bakom de föreslagna ändringarna i 21A.804 och 21A.805

Svar: Under tiden har CRD del II offentliggjorts och visar att markeringen av delar ska bibehållas med avseende på spårbarheten och kopplingen till godkända konstruktionsdata.

Sidan 11 8.Ändringar av CS-LSA

LAA CZ och LAMA EUROPA välkomnar att det upprättas certifieringsspecifikationer för lätta sportflygplan på basis av ASTM F2245.

Tyvärr kan vi inte kommentera detta ytterligare, eftersom CS-LSA kommer att offentliggöras i Del II som inte är känt än.

Svar: Synpunkter om CS-LSA kommer att kunna lämnas för CRD del II. Dessa synpunkter kommer att granskas innan CS-LSA offentliggörs i början av 2011.

Page 13 9. Standardändringar och standardreparationer

LAA CZ och LAMA EUROPA välkomnar detta tillkännagivande, men befarar att det kommer att ta alltför lång tid att upprätta denna särskilda CS på basis av FAA AC 43-13 1B och 2B.

Svar: Byrån tackar er för ert stöd. Enligt de nuvarande planerna ska uppgift MDM.048 starta under 2011 och avslutas under andra kvartalet 2013. Vi ska undersöka möjligheten att påskynda dessa uppgifter när detta är möjligt.

Sidan 13–14 10. Harmonisering med FAA

LAA CZ och LAMA EUROPE är tillfredsställda med detta konstaterande. Vi anser att för LSA vore det bästa att upprätta ett globalt LSA-system med gemensamma världsomfattande tekniska standarder som baseras på ASTM.

Svar: Byrån tackar för att ni ställer er bakom uttalandet om att EASA har för avsikt att uppnå en långsiktig harmonisering kring LSA med FAA (och andra myndigheter) genom ett nära samarbete med FAA vid uppföljningen av deras FAR-23 CPS-studie samt i ASTM-förfarandet.

(13) Light Aircraft Association UK

Förklarande not III. (p2)

Eftersom Del II till denna CRD ännu inte har offentliggjorts, är bilden inte komplett och det är därför inte möjligt att ge något fullständigt svar.

Svar: Byrån brukar normalt inte offentliggöra en CRD i två delar, men använde sig av den här metoden för att kompensera för en del av förseningen. I CRD Del I har stor vikt lagts vid att ge en korrekt bild av de huvudsakliga synpunkter som har inkommit. Bifogats har här också förslaget till yttrande som är ett resultat av vår genomgång av alla synpunkter. Del I är därför en bra utgångspunkt om man vill få fram reaktioner om yttrandet och är förmodligen ett mer lättläst dokument än de 500 sidorna i CRD del II.

Avsnitt a.2 (s. 5)

LAA är generellt sett positivt till förslaget om att införa ett ytterligare samråd för att ändra grundförordningen, men detta samråd behöver genomföras mycket snabbt: det är ju ändå fyra år sedan ANPA 14-2006 utfärdades och responsen på detta var kravet på att grundförordningen skulle ändras. För att främja den innovation som behövs så väl inom branschen behöver EASA agera snabbt och skapa förutsättningar för att konstruktörer och tillverkare av ultralätta luftfartyg ska kunna agera utan de kostnads- och resursbegränsningar som de befintliga DOA-/POA-systemen innebär och se till att de samtidigt står i proportion till kostnads- och driftsfördelarna för slutanvändaren.

Avsnitt b (s. 6+)

LAA är generellt sett positiv till de ändringar som har gjorts jämfört med NPA 2008-07. Även här gäller att branschen har ett stort behov av att få tillgång till dessa förslag. Den nya CS-LSA, CS-

23Light och CS-"Standardreparationer och standardändringar" samt den reviderade CS-VLA och CS-22 behöver utfärdas snarast (senast när ändringarna till Del-21 utfärdas).

Svar: Byrån tackar synpunktslämnaren för hans stöd och föreslår de olika uppföljningsuppgifterna (t.ex. MDM.032 d och BR.010) i enlighet med den offentliggjorda regleringsplanen. Vi ska undersöka möjligheten att påskynda dessa uppgifter när detta är möjligt. Den första standarden, CS-LSA, kommer att offentliggöras redan i början av 2011. Övriga "standarder" tillämpas genom särskilda villkor.

Avsnitt b 6 (s. 9) (Behöriga organ)

Det skulle uppskattas om "anbudsinfordringarna" i det här fallet utannonserades i större omfattning. Att en anbudsinfordran läggs ut på er webbplats utan att det utannonseras är inte särskilt ändamålsenligt. Kanske skulle man kunna ha en prenumerationstjänst via e-post så att e-postmeddelade skickas ut till alla prenumeranter när en anbudsinfordran offentliggörs?

Svar: Öppna anbudsinfordringar offentliggörs av Publikationsbyrån i Europeiska unionens officiella tidning och läggs i samband med detta ut på [EASA:s upphandlingssida](#). När det gäller EASA:s webbsida är det inte möjligt att prenumerera på e-postunderrättelser.

Däremot går det att prenumerera på TED-databasen där EU:s samtliga anbudsinfordringar offentliggörs på de officiella EU-språken. Information och anvisningar om åtkomst och underrättelser utifrån specifika sökprofiler finns på: <http://ted.europa.eu/TED/main/HomePage.do>.

(14) Luftfahrt-Bundesamt

Allmänt

I flera stycken hänvisas det till 21A.14 b eller 21A.14 c genom lydelsen "[...] enligt definitionen i punkt 21A.14 b och 21A.14 c". Stämmer det att det är kategorin av luftfartyg som definieras här och att det inte innebär att det är luftfartygets konstruktion som har godkänts enligt 21A.14 b eller 21A.14 c? Svaret på denna fråga kommer att göra det lättare att förstå om fördelarna med det nya systemet (t.ex. tillverkning enligt kapitel L, ägartillverkade delar) även gäller de typer av luftfartyg där konstruktionen har godkänts innan denna regel ändrades eller enligt en högre standard för en fullständig godkänd DOA.

Svar: När det hänvisas till "[...] enligt definitionen i punkt 21A.14 b och 21A.14 c" i dessa krav, definierar det vilken kategori av produkter som avses i det stycket. Detta skulle därför också omfatta produkter som redan har godkänts i enlighet med de nuvarande reglerna. I yttrandet har denna hänvisning nu i tillämpliga fall ersatts med ELA1 och ELA2, och detta yttrande med förslag till ändringar av 1702/2003 innehåller definitioner av dessa begrepp.

21A.14 b och 21A.14 c

I detta stycke behandlas även motorer och propellrar. I vilken relation står de till kapitel L och 21A.307 b och 21A.307 c om konstruktionen ingår i luftfartyget eller om konstruktionen redan har godkänts av en konstruktionsorganisation i överensstämmelse med kapitel J? Är det t.ex. möjligt att tillverka en motor till ett luftfartyg som avses i 21A.14 b eller 21A.14 c enligt kapitel L? Kan luftfartygsägaren också ta ansvar för tillverkningen av delar till denna motor?

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. En del av denna synpunkt är därför inte längre relevant.

När det gäller godkännande av delar utan EASA blankett 1, stämmer det att tanken ska vara att tillåta installation av sådana delar när de överensstämmer med den godkända konstruktionen. Delar till fordonsmotorer som har godkänts för luftfartyget kan t.ex. installeras under luftfartygsägarens ansvar.

21A.377 b och 21A.377 c

I avsnitt B – Material till kapitel G har nivån 3 nyligen strukits. I det här stycket är det nu med igen.

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.353 b

En kombinerad konstruktions- och tillverkningsorganisation enligt kapitel L skulle inte kunna underteckna en DO-PO-åtgärd med en annan konstruktionsorganisation utöver sitt primära område.

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.383 c

Hänvisningen "enligt 21A.307" ströks i den relevanta texten för kapitel G för några år sedan eftersom det inte skulle möjliggöra en EASA blankett 1 för "endast överensstämmelse"/"prototyp".

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.385 n

Hänvisningen bör ändras från "i enlighet med befogenheterna i 21A.383 f" till " ... 21A.383 e".

Svar: Byrån har beslutat att dra tillbaka förslaget i kapitel L. Denna synpunkt är därför inte längre relevant.

21A.439 Tillverkning av reparationsdelar

Under denna punkt måste även möjligheten att delar tillverkas under luftfartygsägarens ansvar behandlas, annars kommer denna punkt att vara i strid med 21A.307 b och 21A.307 c.

Svar: Godtas ej. Syftet med punkt 21A.307 är inte att ändra underhållskraven. Detta är något som ligger utanför denna regleringsuppgift.

Hela kapitel L

Vi ser inga konkreta fördelar med att upprätta ett sådant kapitel L.

- Som redan framgår av 21A.377 b och 21A-383 c är det stor risk att detta kapitel oavsiktligt kommer att avvika från de relevanta kraven i kapitel J eller G. Om kapitel L verkligen behövs bör det endast behandla ett kombinerat godkännande av konstruktions- och tillverkningsorganisationen, medan kraven bör finnas kvar i kapitel J och G.

- Vilka fördelar innebär detta för branschen? Den eftersträlvade kostnadsminskningen kan bli marginell på lång sikt, eftersom det fortfarande är samma krav som ska övervakas och denna övervakningsprocess sannolikt delas upp mellan EASA (den del som avser konstruktionsorganisationerna) och de nationella luftfartsmyndigheterna (den del som avser tillverkningsorganisationerna).

Svar: Byrån instämmer i att föreslagna kapitel L inte medför några betydande ändringar av de enskilda kraven för DOA och POA. Redan i artikel 20.2 b ii i grundförordningen finns det möjlighet att överlåta ansvaret för POA till byrån. Slutsatsen är att kapitel L inte ger tillräckligt med fördelar och gör reglerna alltför komplicerade, vilket kommer till uttryck i denna reaktion. Byrån har beslutat att dra tillbaka det föreslagna kapitel L.

(15) UK CAA

Sidan 2 punkt III 4 och IV

Synpunkt: CAA ser fram emot att få Del II av dokumentet med synpunkter då det kommer att ges mer uttömmande synpunkter om samtliga förslag, Del I och Del II.

Här följer några exempel som visar på behovet av att förstå hela CRD:

Påståendet på sidan 4 om att "NPA:n togs emot med blandade känslor" bör sättas in ett sammanhang genom att synpunkten och EASA:s svar tillhandahålls.

Svar: Många synpunktslämnare har kommit med en liknande synpunkt om att förslaget utgör ett steg i rätt riktning, men att de inte tycker att det ger den lösning som de hade hoppats på, något i stil med FAA:s LSA-system. Eftersom detta skulle medföra en ändring av grundförordningen föreslås den andra fasen genom uppgift BR.010.

Hänvisningen på sidan 5 till avregleringen av ett visst segment av det lätta flyget förefaller stå i strid med ICAO:s principer samt utfärdandet av ett internationellt luftvärdighetsbevis. För att ICAO:s luftvärdighetsbevis ska kunna utfärdas måste en enskild person eller organisation ta ansvar för en produkt eller del.

Svar: Överensstämmelsen med ICAO är en viktig aspekt, men måste vägas mot önskemålet om en vidareutveckling av allmänflyget kombinerat med en lämplig säkerhetsnivå.

Hänvisningen på sidan 5, punkt a 2, andra punktsatsen. Även om detta förefaller att fastställa att det finns en avsikt att harmonisera kommande ändringar av grundförordningen med FAA och Transport Canada, upplever vi att harmoniseringen bör utökas till förslaget om att lägga fram ytterligare CS-standarder.

Svar: Vi har för avsikt att harmonisera förfaranden och standarder där detta är möjligt. Arbetet med att ta fram harmoniserade standarder skulle kunna gå i riktning mot att det är lämpligt med färre standarder.

Sidan 5, punkt 2, fjärde punktsatsen.

Förslagen om att vissa ELA-luftfartyg inte ska behöva något typcertifikat för motor eller propeller kan godtas beroende på storlek och tillåten typ av drift. Detta kan t.ex. godtas för ett tvåsitsigt hemmabygge, men inte för kraftfullare luftfartyg med IMC-godkännande (som Cessna 172 och PA-28 (180)).

Svar: Detta skulle definitivt kräva en översyn inom ramen för den föreslagna uppgiften BR.010.

Sidan 6 punkt b) "Yttrandet om Del-21 samt ändringar i förhållande till NPA", punkt 1

Synpunkt: Ursprungskonceptet i NPA 2008-07 gällde icke-kommersiell trafik. Exemplet i andra meningen visar att denna princip inte har följts i de föreslagna ändringarna som beskrivs i detta CRD-dokument. Vi önskar få ett klargörande på denna punkt.

Svar: Kriterierna för att använda EASA blankett 1 har skärpts och till följd av detta tillåts även en kommersiell användning.

Sidan 6 punkt b 2, Anmärkningen under rubriken "CS-VLA" (andra punktsatsen)

Synpunkt: Vi ser att man inom ramen för regleringsuppgift VLA.008 kommer att överväga att utöka CS-VLA till att även omfatta VFR-natt och IMC. Vi konstaterar att detta skulle kunna få betydande konsekvenser för dessa luftfartygs säkerhetssiffror samt att detta är något som kräver en noggrann översyn och harmonisering med FAA och Transport Canada.

Svar: Vi instämmer i att säkerhetskONSEKVENSERNA är något som behöver ses över som ett led i denna uppgift. Harmoniseringen med TCCA och FAA samt deras erfarenheter kommer att vara ett viktigt övervägande.

Sidan 7 punkt nr b 2, anmärkningen under rubriken "CS-23" (tredje punktsatsen)

Synpunkt: CS-23 Light, FAR-23 med ändring 7 motsvarar en standard som offentliggjordes av den amerikanska regeringen den 14 september 1969. Det stämmer att många luftfartyg har konstruerats och tillverkats enligt denna standard och vissa fortfarande inte omfattas av de nuvarande bestämmelserna där vissa konstruktionsändringar fortfarande är konstruerade enligt dessa tidigare krav. Men alla luftfartyg med omfattande ändringar eller nya luftfartyg efter detta kommer att ha konstruerats enligt senare standarder. Detta gör att tillverkaren kan beakta konstruktionsfrågor som inte har täckts ordentligt i en tidigare version av FAR-23, som utmattnings- och skadetolerans i kompositkonstruktioner. JAR-23 och CS-23 har baserats på FAR 23-42 av den 4 februari 1991. Varje förslag om att upprätta en standard för luftvärdighetsbevis, CS-23 Light, bör baseras på de senaste CS-23-standarderna som kan anses vara harmoniserade med FAR-23 på alla väsentliga punkter.

Svar: Flygplan som är konstruerade och certifierade enligt FAR:s Del-23 ändring 7 har inte ifrågasatts och utgör den absoluta merparten av den nuvarande flottan. Vi anser därför att detta kan vara en luftvärdighetsstandard för flygplan med en liknande konstruktion, förutsatt att certifieringsgrunden ändras när kraven är olämpliga (t.ex. i fråga om kompositkonstruktionen).

Sidan 7 punkt nr b 2, anmärkningen under rubriken "CS-22" (fjärde punktsatsen)

Synpunkt: För effektivitetens skull anser CAA att alla insatser för att rationalisera konstruktionsstandarderna i CS-VLA och det föreslagna CS-23 Light bör slutföras innan man upprättar en ny standard som CS-23 Light. Detta bör vara en harmonisering med FAA och Transport Canada.

Svar: Införandet av CS-23 Light på basis av FAR Del-23 ändring 7 anses vara ett pragmatiskt tillvägagångssätt som bör ses över och kanske integreras i ett senare skede, så som anges i CRD:n.

Sidan 8 punkt nr 3

Synpunkt: I vilket skede skulle det behövas förenklad DOA-input? Skulle detta sannolikt krävas innan ett luftvärdighetsbevis eller flygtillstånd utfärdas?

Svar: Godkännandet av konstruktionsorganisation (DOA) skulle inte alls vara något krav. Det beskrivna scenariot avser fallet när ett företag kan starta utan DOA och beroende på verksamheten övergå till DOA för att vara mer effektiv med tanke på den fortsatta luftvärdigheten.

Sidan 10 punkt nr 6 "Behöriga organ" (andra punktsatsen): "den sökande ska kunna föreslå ett valt behörigt organ för byråns godkännande".

Synpunkt: Vi noterar att EASA:s styrelse ännu inte har antagit någon policy för hur de behöriga organen ska användas. En faktor som CAA anser behöver övervägas är om sökande kan ha möjlighet att välja det led som uppfattas som svagast samt i vilken omfattning som byrån bör utse en ackrediterad behörig enhet på grundval av den geografiska placeringen för språkrelaterade och kulturella fördelar. Standardisering kommer också att vara en kritisk fråga.

Svar: Policyn för att använda behöriga organ behöver skapa likvärdiga förutsättningar så att man genom standardisering kan förhindra att valet faller på "den svagaste länken" för certifiering.

Sidan 11 punkt nr b 7

Synpunkt: Enligt det reviderade förslaget krävs det endast en EASA blankett 1 för primärkonstruktionens manöverorgan eller delar med begränsad livslängd, och ägare till ELA1-luftfartyg ska lämna en försäkran om överensstämmelse för en godkänd konstruktion. Alla luftfartyg som är berättigade till ett ICAO-luftvärdighetsbevis måste använda tillgängliga delar med EASA blankett 1. Begränsad tillverkning får utföras av godkända tillverkningsorganisationer. Med ägare som ska lämna en försäkran om överensstämmelse är det inte uppenbart vem som ska bära ansvaret. Luftfartyg som har ändrats på detta sätt bör vara begränsade till ett flygtillstånd och ska inte användas för kommersiell trafik.

Svar: I det reviderade förslaget har det ursprungliga förslaget för ELA2 bibehållits och förslaget för ELA1 begränsats ytterligare. Ägaren ska lämna en försäkran om överensstämmelse och bära ansvaret för att delarna i deras luftfartyg är godtagbara.

Sidan 14 punkt nr b 10, harmonisering med FAA

Synpunkt: CAA instämmer i att om inte sökande utanför EASA vidtagit särskilda åtgärder, skulle det inte vara möjligt för EASA att uppträda som konstruktionsstaten. Detta blir särskilt tydligt när det gäller produkter godkända i USA som anses falla under ICAO LSA-luftfartyg och där man överväger utfärdande av ett EASA ICAO-luftvärdighetsbevis.

Svar: Detta noteras. Denna fråga behöver beaktas ytterligare.

Sidan 14 punkt nr 2, sista meningen

Synpunkt: Vi förstår inte riktigt påståendet: "Den europeiska strategin med RTC eller TC för LSA kommer inte att förhindra att europeiska LSA exporteras till USA om de inte har fått något enskilt luftvärdighetsbevis". Här behövs det en ytterligare förklaring.

Svar: Detta påstående hänger samman med citaten från föreskrift 8130.2F som presenteras i detta stycke i CRD Del I. Eftersom denna typ av luftfartyg berättigar till certifiering eller till och med har ett (begränsat) EASA-typcertifikat, skulle detta motsvara "liknande certifiering i ursprungslandet".

Luftfartyget skulle därför vara berättigat till ett särskilt luftvärdighetsbevis i LSA-kategorin.

(16) En österrikisk ledamot av EASA-kommittén

Allmän synpunkt/motivering:

Med tanke på att hela CRD:n inte har offentliggjorts – delen med synpunkter och EASA:s svar saknas fortfarande (finns inte på EASA:s hemsida) – anses perioden för att lämna in synpunkter vara alltför kort.

Förslag:

Förläng perioden för att lämna in synpunkter om denna CRD, eftersom den del av CRD:n som innehåller aktörernas synpunkter samt EASA:s svar ännu inte har offentliggjorts som den ska.

Svar: Godtas ej. Byrån brukar normalt inte offentliggöra en CRD i två delar, men använde sig av den här metoden för att kompensera för en del av förseningen. I CRD del I har stor vikt lagts vid att ge en korrekt bild av de huvudsakliga synpunkter som har inkommit. Bifogats har här också förslaget till yttrande som är ett resultat av vår genomgång av alla synpunkter. Del I är därför en bra utgångspunkt om man vill få fram reaktioner om yttrandet och är förmodligen ett mer lättläst dokument än de 500 sidorna i CRD del II.

Kapitel B

21A.14

Synpunkt/motivering/förslag:

De definitioner som anges under denna punkt ska överensstämma med de definitioner som ska tillämpas i alla övriga relevanta delar av tillämpningsföreskrifterna.

ELA1-definitionen i Del-M ska vara i linje med definitionen i Del-21.

Svar: Förslaget till ändring av Del-M införs i detta yttrande.

c 7 En kolvmotor

Synpunkt: Är det möjligt att använda ELA-certifieringsförfarandet för samtliga typer av kolvmotorer, även om de inte används för de produkter som anges under punkt 21.A 14 c, också för mycket komplexa motorer med Fadec och turboladdare?

Svar: Godtas. 21A.14 c har korrigerats så att motorer och propellrar endast får installeras på de luftfartyg som definieras i 21A.14 c.

21A.47

Det bör klargöras om det är möjligt att överlåta typcertifikat för ett luftfartyg när byrån har godkänt ett certifieringsprogram, om kvalifikationskraven för godtagbarhet enligt 21A.14 inte är uppfyllda samt om den nya typcertifikatsinnehavaren inte innehar något AP för DOA eller något DOA. (Se även 21A.116)

Svar: När byrån godkänner ett certifieringsprogram är kvalifikationerna för godtagbarhet uppfyllda. Detta omfattas av ändringen av 21A.14.

En överföring skulle emellertid endast vara möjlig när den fysiska eller juridiska personen kan uppfylla kraven enligt den föreslagna ändringen av 21A.47 (se CRD 2008-06).

Kapitel D

21A.98 a

Synpunkt/motivering:

Detta stycke är oklart. Tillämpligheten är – som redan nämnts – vilseledande och kan leda till olika tolkningar. Att läsa denna punkt tillsammans med 21A.14 kan förvirra de sökande.

Förslag:

Använd punktsatser för stycket om tillämplighet.

Svar: Godtas till viss del. Stycket skrivs om för att göra det mer lättläst.

Kapitel D

21A.98 b och 21A.98 c

Synpunkt:

Vi skulle vilja komma med ett generellt påpekande om att den användning av certifieringsspecifikationer för allmänna godkännanden som föreskrivs i detta stycke inte är i linje med grundförordningen nr 216/2010 och överskrider EASA:s befogenheter.

Svar: Den CS som har föreslagits för standardreparationer kommer att omfatta specifika reparationer eller ändringar, inte allmänna godkännanden. EASA ansvarar för att utarbeta certifieringsspecifikationer och godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som ska användas i

certifieringsförfarandet. (artikel 19 i grundförordningen). Denna nya CS kommer därför att utarbetas för certifiering av standardändringar.

Kapitel L

Synpunkt/motivering:

Vi stöder inte detta kapitel eftersom den ökar den byråkratiska bördan för de grupper inom flyget som omfattas av dessa krav.

Kapitel L ska endast omfatta tillämpningsområde, godtagbarhet, tillämpning, utfärdande av godkännande samt överföring av godkännande.

Kapitlet ska inte innehålla några detaljerade krav för godkännande av DOA och POA. Det ska endast finnas en hänvisning till kapitel F, G eller J.

Godkännandeförfarandet ska inte vara annorlunda i detta kapitel och det ska vara möjligt med mindre komplexa organisationsgodkännanden enligt kapitel F för tillverkning samt alternativa förfaranden för DOA. Endast krav som är mindre begränsande än dem som anges i kapitel F, G eller J ska anges.

Svar: Byrån instämmer i att föreslagna kapitel L inte medför några betydande ändringar av de enskilda kraven för DOA och POA. Redan i artikel 20.2 b ii i grundförordningen finns det möjlighet att överlåta ansvaret för POA till byrån. Slutsatsen är att kapitel L inte ger tillräckligt med fördelar och gör reglerna alltför komplicerade, vilket kommer till uttryck i denna reaktion. Byrån har beslutat att dra tillbaka det föreslagna kapitel L.

21A.436 Standardreparationer

Tillämplighet: Se kommentar till 21 a 98

Svar: Godtas till viss del. Stycket skrivs om för att göra det mer lättläst.

CS-23 Light:

Synpunkt: Det bör klargöras om den föreslagna tillämpligheten och det tekniska innehållet är i linje med ICAO bilaga 8

Svar: CS23 Light skulle vara i linje med ICAO bilaga 8.